

Doppel Zweier

Kraft haben **BMW M Roadster** und **Z8** mehr als genug. Hier enden die Gemeinsamkeiten aber auch schon weitgehend. Der Vergleichstest klärt, welcher offene Zweisitzer der bessere Roadster ist. ▷



FOTOS: H.D. SEUFERT

Auf schmalen, gewundenen Landstraßen kann der M Roadster seinen großen Bruder in die Schranken weisen



An der Front beschränkt sich die Familienähnlichkeit auf das weiß-blaue Marken-Emblem

Agent müsste man sein. Außer den weiblichen Gegenspielerinnen spricht für diesen Beruf ganz entschieden das Angebot an Dienstwagen.

Denn als Angehöriger des britischen Geheimdienstes durfte James Bond zwei BMW Roadster lange vor der eigentlichen Markteinführung fahren – offensichtlich im Rahmen letzter Tests, bevor die Autos an die Kundschaft ausgeliefert wurden.

Dabei blieben leider so interessante Features wie Raketenwerfer oder Fernsteuerung per Zündschlüssel auf der Strecke. Sie finden sich weder im 94 600 Mark teuren M Roadster noch im Z8, der für 235 000 Mark angeboten wird.

Ansonsten muss man auf nichts verzichten. Beim Z8 geht das Angebot so weit, dass keine Aufpreisliste existiert. Leder, Klimaanlage, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Hardtop, elektrohydraulisches Verdeck, Xenonlicht, Navigationssystem, Radioanlage und Telefon sind nur die wichtigsten serienmäßigen Extras des großen Cabriolets.

Dabei ist jedoch nicht alles Gold, was glänzt. Das Verdeck ist beispielsweise nicht vollautomatisiert und muss zum Schließen ein Stück von Hand geführt werden. Kritik verdient auch, dass das geöffnete Dach nicht ohne eine Persenning gefahren werden darf.

Ist diese erst einmal montiert, lässt sich das Windschott nicht mehr aufbauen. Die dafür notwendige Bastelei ist bester britischer Roadster-Standard von vor 30 Jahren und unterscheidet sich unwesentlich vom viel günstigeren M Roadster.

Auch dessen Verdeck ist nur teilweise automatisiert. Immerhin kostet die Bedienhilfe keinen Aufpreis, und wer auf sie verzichtet, kann sogar 1300 Mark sparen.

Weiterhin Standard im kleinen Zweisitzer sind 17-Zoll-Bereifung, Leder, Sitzheizung, Zentralverriegelung, eine umfangreiche Instrumentierung sowie eine Differenzialsperre. Elektronische Fahrstabilitätshilfen, wie sie der große Bruder



Z8 Das Cockpit des großen Roadsters bietet einen idealen Kompromiss aus sportlichem Flair und gutem Raumgefühl

Komfort, Seitenhalt und Verstellmöglichkeiten bieten die Z8-Sitze reichlich

Hübsch, aber kaum zu entziffern: die Z8-Armaturen



M Roadster In den potenten Z3 schlüpft man hinein wie in einen schmal geschnittenen, aber passenden Turnschuh

Auf langen Strecken fordern die Sitze des kleinen BMW Nehmerqualitäten

Ansehnlich und gut abzulesen: M Roadster-Instrumente





In den Lüftungsriemen stecken die Seitenblinker



Z8 Sein bestes Stück: Der Fünfzylinder-V8 ist eine Wucht



M Roadster Sechs Richtige mit 3,2 Liter Hubraum

in kritischen Situationen aktiviert, lassen sich nicht ordern. Auf trockener Straße ist dies auch weitgehend unnötig. Trotz seines bärenstarken Reihensechszylinders im Bug, der 321 PS an die Hinterräder liefert, benimmt sich der M Roadster erfreulich berechenbar. Er verhält sich tendenziell untersteuernd, reagiert allerdings bei provozierten Lastwechseln übersteuernd. Kontrollierte Heckschwenks lassen sich leicht einleiten, sollten aber lediglich auf abgesperrten Strecken vorgeführt werden. Nässe macht das Fahrverhalten erwartungsgemäß kritischer, ändert jedoch prinzipiell wenig. Konzeptionell ähnelt der Z8 dem kleineren Auto, allerdings setzt er mit 400 PS bei der Leistung nochmals kräftig einen drauf. Das Fahrwerk und dessen elektronische Helferlein sind aber so ausgelegt, dass die Ur Gewalt des Z8-Motors auch we-

Kaum Unterschiede in den Fahrleistungen		
Fahrzeugtyp	BMW M Roadster	BMW Z8
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	V/8
Hubraum	cm ³ 3201	4941
Leistung	kW (PS) bei 1/min 236 (321) 7400	294 (400) 6600
max. Drehm.	Nm bei 1/min 350 bei 3250	500 bei 3800
Leergewicht/Zuladung	kg 1423/197	1651/249
Länge × Breite × Höhe	mm 4025 × 1740 × 1266	4400 × 1830 × 1317
Radstand	mm 2459	2505
Wendekreis links/rechts	m 10,5/10,6	11,2/11,6
Gepäckraum	L/VDA 165	203
Innenbreite	mm 1360	1470
Innenhöhe	mm 1000	980
Testwagenbereifung	vorn Dunlop SP Sport 225/45 ZR 17 hinten 245/40 ZR 17	Bridgest. Potenza 245/45 R 18 W 275/40 R 18 W
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s	s
0 – 80 km/h	3,9	3,4
0 – 100 km/h	5,3	4,7
0 – 140 km/h	9,5	8,1
0 – 180 km/h	15,5	13,3
0 – 200 km/h	19,7	16,6
1 km mit steh. Start	24,6	23,4
Elastizität	s	s
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	5,8/7,6	4,7/6,0
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	7,5/–	5,9/7,5
Höchstgeschw.	km/h 250	250
Bremsweg (Verzögerung)	m (m/s ²)	m (m/s ²)
aus 100 km/h kalt	37,8 (10,2)	37,5 (10,3)
aus 100 km/h warm	37,5 (10,3)	37,5 (10,3)
Testverbrauch	L/100 km	L/100 km
minimal	12,8	15,8
maximal	8,3	10,9
Normrunde	15,6	21,1
	8,4	11,6
ECE-Verbrauch	L/100 km	L/100 km
Stadt	Super Plus 16,6	Super Plus 21,1
über Land	7,9	10,6
gesamt	11,1	14,5
Innengeräusch	dB(A)	dB(A)
bei 80 km/h	70	69
bei 100 km/h	72	74
bei 140 km/h	79	80
bei 180 km/h	84	87
Fahrversuche leer/bel.	km/h	km/h
Slalom 18 m	64,2	62,5
ISO-Wedelttest	128,4	128,2
VDA-Ausweichgasse		
Einfahrtgeschwindigkeit	70,3	60,8
Ausfahrtgeschwindigkeit	56,0	52,2
Preise und Kosten		
Steuer	DM 320,–	500,–
Haftplicht	DM 2083,–	2438,–
Teilkasko ¹⁾	DM 1654,–	1654,–
Vollkasko ²⁾	DM 12 173,–	12 173,–
Unterhaltskosten im Monat ³⁾		
bei 15 000 km/Jahr	DM 919,–	1099,–
bei 30 000 km/Jahr	DM 1500,–	1815,–
Grundpreis	DM 94 600,–	235 000,–
elektr. Stabilitätsprogramm	–	○
Hardtop	3950,–	○
Klimaanlage	2200,–	○
Sperrdifferenzial	○	–
Überrollbügel	780,–	○
Xenonscheinwerfer	–	○

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 300 Mark SB; ³⁾ ohne Wertverlust; ○ = Serie, – nicht lieferbar

niger versierten Fahrern nicht den Angstschweiß auf die Stirn treibt.

Die dynamische Stabilitäts-Kontrolle (DSC) lässt sich zwar abschalten, aber die Frage nach dem Warum ist berechtigt. Sie erlaubt leichtes Lastübersteuern und regelt dann zurückhaltend die Leistung herunter. Das DSC des Z8 stempelt seine Nutzer also nicht zu Weicheiern und entschärft die Urgewalt des V8 angenehm spät.

Auf der Autobahn ist der Z8 durch seine etwas indirekt ausgelegte Lenkung klar im Vorteil, weil sein Geradeauslauf am besten mit stur umschrieben werden kann, solange keine ausgeprägten Spurrillen für leichtes Pendeln sorgen. Der M Roadster reagiert hier bei hohen Geschwindigkeiten an der Vorderachse nervös auf Böen und wellige Fahrbahnoberfläche.

Punkten kann der kleinere BMW dagegen auf der Landstraße. Dort entsteht fast der Eindruck, zwischen Fahrerhirn und Vorderrädern würde eine Echtzeit-Verbindung bestehen, denn kaum denkt man ans Einlenken, stehen die Räder schon im idealen Winkel. Wenn es gewünscht wird, schlägt das kleine Cabrio Haken wie ein Hase auf der Flucht.

Der Z8 tritt abseits vierspüriger Fernstraßen weniger als quirliger Roadster auf. Er verkörpert eher den Typ schwerer Wagen, was er mit 1651 Kilogramm Leergewicht trotz exzessiver Verwendung von Aluminium auch ist. Er benimmt sich träger und offenbart einen erhabenen GT- statt hemdsärmeligen Roadster-Charakter.

Diese Klassifizierung gilt auch für den Fahrkomfort.



Z8 Grund zur Klage: die widerstehende Verdeckpersenning



Beim Z8 sind 18 Zoll Standard



Vom Z3 verkauft BMW jährlich 50 000 Stück. Der Z8 spielt mit nur 2000 Einheiten in einer wesentlich exklusiveren Liga



M Roadster Bis das Dach ordentlich verpackt ist, dauert es seine Zeit



17-Zoll-Räder sind serienmäßig



Der M Roadster besticht mit klassischen Sportwagenlinien



1. BMW M Roadster: Er ist eine Fahrmaschine, die einige Zugeständnisse von ihren Passagieren fordert. Sie sollten nicht unter Platzangst leiden und nicht zu empfindlich auf laute Windgeräusche reagieren. Der kleine Kofferraum schränkt seine Verwen-

dung bei Urlaubsfahrten ein. Wer sich damit arrangieren kann, findet im M Roadster ein nahezu ideales Gerät für jede Menge Fahrspaß auf winkligen Landstraßen, mit den Fahrleistungen eines Supersportwagens zu einem fast volkstümlichen Preis.



2. BMW Z8: Sicher ist das große Cabriolet mehr als nur zweiter Sieger. Denn anders als im M Roadster müssen seine Passagiere für Freude am Fahren nicht Verzicht üben. Allerdings entkoppelt der Z8 seinen Fahrer mit dem fast limousinenhaft kom-

fortablen Fahrwerk und der vergleichsweise indirekten Lenkung stärker von der Straße, als es bei einem Roadster wünschenswert ist. Die zusätzliche Leistung und umfangreiche Ausstattung müssen gegenüber dem M Roadster zu teuer erkauft werden.

M Roadster gewinnt über den Preis

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	BMW M Roadster	BMW Z8
Karosserie		
Raumangebot (20)	15	18
Kofferraum/Zuladung (10)	4	7
Funktionalität/Verdeck (15)	10	8
Ausstattung (10)	7	10
Qualität (25)	22	22
SUMME (80)	58	65
Fahrkomfort		
Federung (25)	17	18
Sitze (30)	23	27
Klimatisierung (10)	8	10
Innengeräusch (15)	9	8
SUMME (80)	57	63
Antrieb		
Laufkultur (15)	14	13
Leistungscharakteristik (15)	14	15
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	15
Beschl./Höchstgeschw. (25)	24	25
Elastizität (20)	20	20
Testverbrauch (20)	18	15
Reichweite (10)	5	6
SUMME (120)	109	109
Fahreigenschaften		
Kurvenverhalten (30)	29	28
Beherrschbarkeit (30)	25	28
Lenkung (20)	19	17
Handlichkeit (20)	20	16
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	9	9
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	9
SUMME (120)	110	107
Sicherheit		
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	18	19
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	9	9
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	9	9
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	9	10
Gurtsystem (10)	9	9
Sicherheitsausstattung (30)	20	26
Sicht/Licht (10)	9	10
SUMME (100)	83	92
Eigenschaftswertung (500)	417	436
Umwelt		
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	45	30
Schadstoffeinstufung (15)	13	15
Außengeräusch (10)	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	3
Produktion (10)	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5
SUMME (100)	80	66
Kosten		
Preis (30)	30	2
Wiederverkauf (15)	14	14
Festkosten (20)	13	12
Wartung/Reparat./Garantie (15)	12	12
Kraftstoffkosten (20)	16	15
SUMME (100)	85	55
Gesamtwertung (700)	582	557

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstest-Kandidaten und ihre Konkurrenten in der Cabrio-Klasse im Bestellservice ab Seite 178

Die 5,3 Sekunden, die der M Roadster für den Sprint benötigt, wirken ungleich länger, wobei der Unterschied im täglichen Leben jedoch keine große Rolle spielt.

Gleichstand herrscht bei der Durchzugskraft. Die gemessenen Elastizitätswerte lassen zwar theoretisch eine Differenzierung zu, der Fahrer-Eindruck ist aber ein anderer, weil beide Autos Überholvorgänge mit minimalem Zeitaufwand abschließen.

Ob dabei der fünfte oder sechste Gang der unerhört leicht und präzise schaltbaren Box des Z8 eingelegt ist, bleibt weitgehend uninteressant – das stolze Drehmoment von 500 Newtonmetern wird es schon richten.

Fünf Gänge, deren Übersetzungen etwas weiter gespreizt sind als die sechs des Z8, nehmen dem M-Sechszylinder im direkten Vergleich ein wenig von seiner Spritzigkeit.

Aber wo Licht ist, ist auch Schatten. Denn der große Fünftliter-V8 des Z8 schüttet sich mit 15,8 Liter/100 km im Schnitt drei Liter Kraftstoff mehr in die Brennräume als der länger übersetzte Sechszylinder. In Verbindung mit den kleinen Tanks ergeben sich so knappe Reichweiten um 400 Kilometer, mit einem kleinen Vorteil für den Z8, die häufiges Pausieren nötig machen.

Der M Roadster-Fahrer nimmt dies gern in Kauf, denn weder sein Gestühl noch das knappe Raumangebot sind langstreckentauglich. Auf gelegentliche Stopps ist aber auch der Z8-Fahrer angewiesen.

Bequeme Sitze und das Platzangebot laden zwar zum stundenlangen Gleiten ein, aber sein lautes Verdeck strapaziert bei hohen Geschwindigkeiten die Ohren über Gebühr und will damit nicht zum gediegenen Gesamteindruck passen. Der knorrige M Roadster ist freilich ähnlich laut.

Dem zwischen Kugelhagel und Explosionen lebenden James Bond dürfte dies allerdings wohl kaum aufgefallen sein.

Christian Bangemann