

Munchner Fre



sport
auto **SUPERTEST** **BMW M Roadster**

heit

Das Referenz-Auto: Porsche Carrera Cabrio

Als Cabriolet bleibt der rund 150 000 Mark teure Carrera 993 auch über den Modellwechsel im Herbst hinaus noch eine Weile Bewertungsmaßstab für schnelle Cabrios. Der luftgekühlte 285-PS-Motor beherrscht neben der begeisternden Leistungsbereitschaft vor allem das Charakterfach perfekt. Das äußert sich auch in einem Sound, der fraglos zu den schönsten akustischen Begleiterscheinungen der Szene zählt. Daß der Porsche auch im Sportfach den Status Quo markiert, versteht sich mittlerweile fast von selbst.

● **Die Bewertung** des Testfahrzeugs erfolgt mit grünen Punkten.

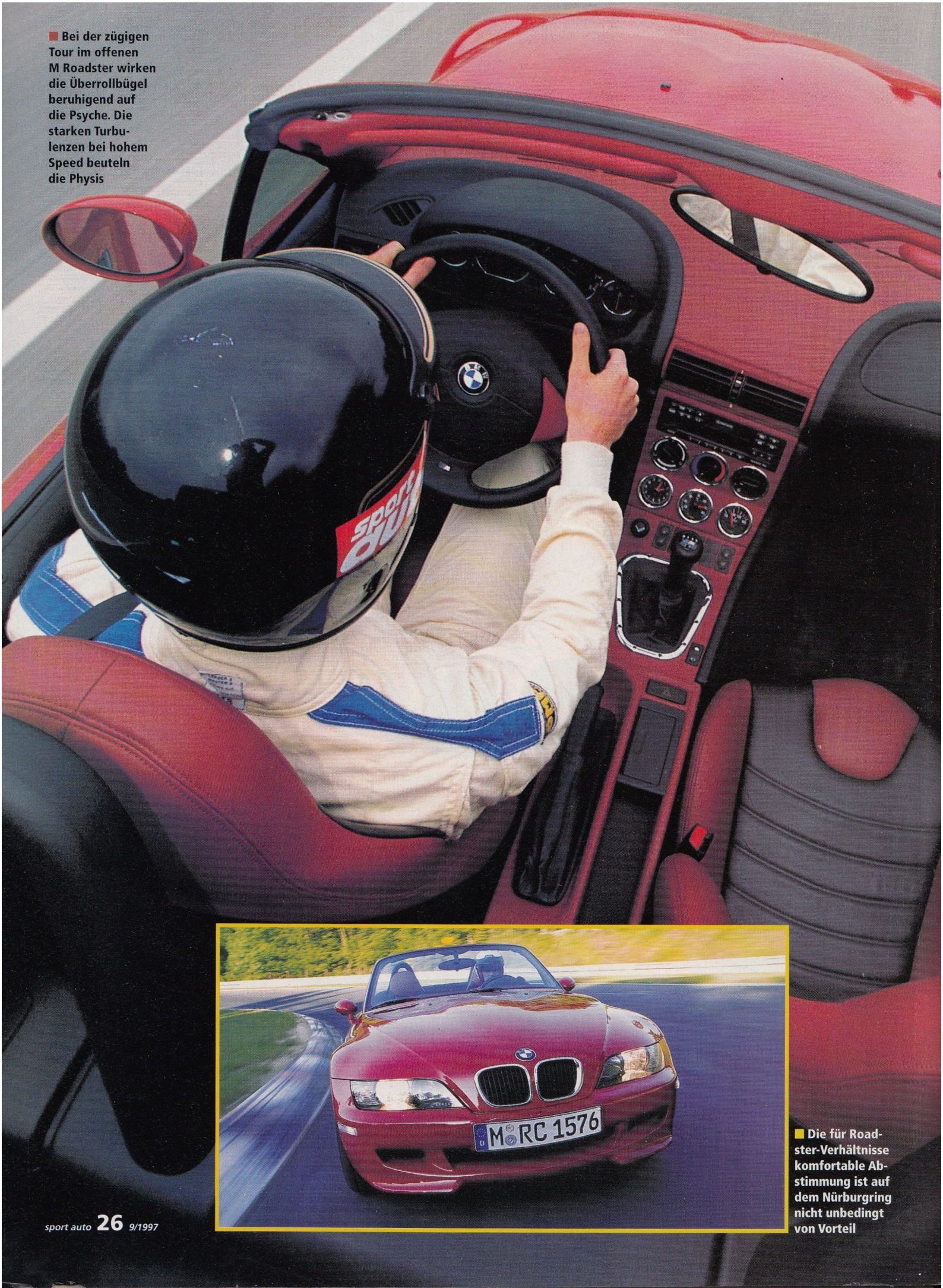
● **Die Vorgabe** des Referenz-Autos ist durch rote Punkte ausgewiesen.



■ Mit Vorbildfunktion, trotz geringerer Leistung: Carrera Cabriolet



■ Bei der zügigen Tour im offenen M Roadster wirken die Überrollbügel beruhigend auf die Psyche. Die starken Turbulenzen bei hohem Speed beuteln die Physis



■ Die für Roadster-Verhältnisse komfortable Abstimmung ist auf dem Nürburgring nicht unbedingt von Vorteil

sport auto SUPERTEST

Der M Roadster ist vorn dabei – die Kraft ist seine Stärke

Beschleunigungs- und Bremsprüfung 0 – 200 – 0 km/h

BMW M Roadster

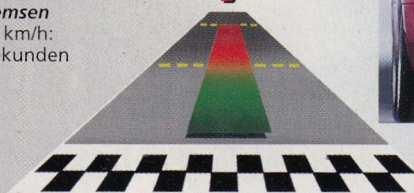
■ Beschleunigung

0-200 km/h:
19,2 Sekunden

■ Bremsen

200-0 km/h:
5,5 Sekunden

24,7 s



Fazit: Der M Roadster gewinnt das Beschleunigungsduell souverän vor dem Porsche. In der Bremsprüfung liegt er knapp hinter dem 911er.

Carrera Cabrio

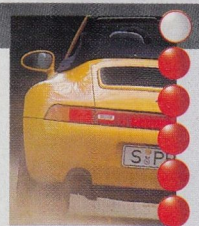
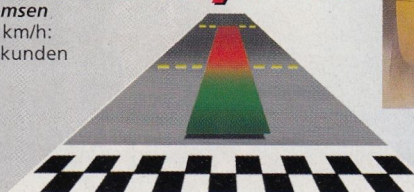
■ Beschleunigung

0-200 km/h:
21,5 Sekunden

■ Bremsen

200-0 km/h:
5,2 Sekunden

26,7 s



Fazit: Der Carrera hat den kürzesten Bremsweg. Insgesamt aber verliert der Porsche den Zweikampf – wegen seines Leistungsdefizits.

Windkanal: Auftriebsmessung

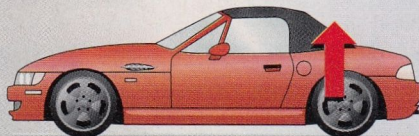
Die gute Gewichtsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse ist bei hohem Tempo signifikant gestört: Bei 200 km/h wird die Hinterachse um 64 kg entlastet – bei geschlossenem Dach. Interessanterweise verringert sich dieser Wert bei offenem Verdeck auf 46 kg. Da der Fahrtwind auch vorne

gehörig Auftrieb erzeugt, bleibt die aerodynamische Balance weitgehend erhalten. Der Luftwiderstandsbeiwert c_w beträgt geschlossen 0,43, offen 0,47.



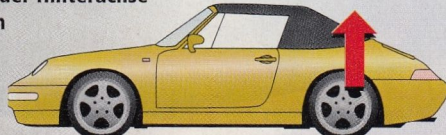
BMW M Roadster: 64 kg

Auftrieb an der Hinterachse
bei 200 km/h



Carrera Cabrio: 26 kg

Auftrieb an der Hinterachse
bei 200 km/h



Der erste Eindruck war nicht gerade das, was man einen starken Auftakt nennt: Die im Kopf gespeicherten Daten zum Thema M Roadster hatten schon vor dem ersten Kontakt ein Resultat auf die geistige Festplatte projiziert, das in seiner Dramatik alles Dagewesene in den Schatten stellt. Die simple Hochrechnung lautete: minimalistischer Z3-Roadster plus Sechszylinder-M-Power, minus Gewicht. Die Summe daraus wurde kurzerhand abgeglichen mit den sagenhaften Meriten des legendären AC Cobra aus den Roaring Sixties. Und fertig war der ultimative Power-Roadster der Neuzeit – aufsehenerregend, brutal und ein wenig außerhalb der Norm. Doch irgendwie kam alles anders.

Der BMW M Roadster fügte sich real ganz artig und gehorsam in das aktuelle automobile Weltbild. Keine Spur von Rebellion. Weder hat er etwas Lautes an sich, noch zeigt er ungehobelte Charakterzüge. Unzüchtiger Anwandlerungen,

Der M Roadster ist kein Biest – er verkörpert das gepflegte Power-Cabrio

wie sie die giftige Cobra bisweilen offenbart, enthält sich der M Roadster mit seiner bayrisch-bodenständigen Art. Kurzum: Der M Roadster ist ein vergleichsweise friedvolles Tier.

Die Überzeugungsarbeit leistet der 321 PS starke Zweisitzer nicht mit einem donnernden Paukenschlag, sondern fein dosiert und ausgewogen, auf daß Körper und Geist seiner Besatzung auch auf Dauer keinen Schaden nehmen.

Das von der M GmbH in München entwickelte und schon aus dem M3 bekannte 3,2-Liter-Aggregat ist unbestrittenes Highlight der Triebwerkszunft: vielfach ausgezeichnet und mit den höchsten Lobpreisungen gesegnet.

So widersinnig es klingt: Laufkultur, Emissionsverhalten, Drehmoment- und Leistungsentfaltung sind in einem Maße entwickelt, daß es im M Roadster fast schwerfällt, seine außergewöhnliche Klasse zu erfassen.

Der seidige Lauf, begleitet von einem weichen, sonoren Sound, gestaltet den Cabrio-Alltag auf öffentlichen Landstraßen zwar beispielhaft kultiviert, aber nicht aufregend. Die Durchzugskraft erscheint wegen der völlig gleichmäßigen Leistungsentfaltung auch nicht dazu angetan, die erwartungsvolle Besatzung zu erschrecken – obwohl die effektiven Leistungsdaten keinen Anlaß bieten, in Frust zu verfallen (siehe Meßwerte).

■ Ein Motor wie aus dem Bilderbuch: Der Sechszylinder entwickelt seine 321 PS bei 7400/min. Die Kolbengeschwindigkeit beträgt dabei stramme 22,4 Meter pro Sekunde



sport **auto** SUPERTEST

Auf den Rennstrecken trennen sie nur Sekunden

Normrunde: Nürburgring



BMW M Roadster: 8 min 32 s

Die zugunsten besserer Traktion recht weichen Federelemente hindern den M Roadster an noch besseren Zeiten. Speziell an schnellen Streckenstücken hält der stärkere BMW nicht mit dem Porsche mit und verliert den Anschluß.

Fazit: Der BMW-Roadster verfügt auch im Nürburgring-Grenzbereich über sichere Fahreigenschaften.

Carrera Cabrio: 8 min 28 s

Der Porsche Carrera läßt sich auf der Nordschleife auch vom stärkeren US-Youngster nicht unterkriegen. Immerhin ein kleiner Vorsprung von vier Sekunden, den der Carrera an den Stellen gutmacht, wo es vor allem um Vertrauen geht.

Fazit: Das Porsche Carrera Cabrio fährt auch gegen die neue PS-Übermacht einen kleinen Vorsprung heraus.

Normrunde: Hockenheim



BMW M Roadster: 1 min 18,2 s

Auf dem ebenen Streckenverlauf des Kleinen Kurses in Hockenheim fallen die Besonderheiten des sehr komfortabel abgestimmten M Roadster-Fahrwerks nicht negativ auf. Der BMW schafft es, sogar den Porsche in der Rundenzeit um einen Lidschlag zu distanzieren. Hier ist es Leistung, die zählt.

Fazit: Die gute Rundenzeit ist Beispiel seiner großen Klasse.

Carrera Cabrio: 1 min 18,3 s

Beim Bremsen ist der Carrera noch immer ungeschlagen. Die Verzögerung von 11,0 m/s² ist beispielhaft. Die Heckschleuder-Natur hat der Porsche völlig abgelegt. Sein Fahrverhalten im Grenzbereich ist fast neutral.

Fazit: Der Carrera 993 hat immer noch keinen Grund, sich vor der neuen Konkurrenz zu verstecken.

Die wirklich beeindruckenden Drehzahlregionen zwischen 6000 und 7500 Touren sind im Gewühl der Straße tatsächlich kaum erreichbar. Das liegt auch an den langen Übersetzungen des Getriebes. Die Geschwindigkeitsspanne bis 250 km/h decken im M Roadster nämlich nur fünf und nicht, wie etwa im M3, sechs Gänge ab. Ergo: Das wahre Potential der 321 Pferdestärken und des 350-Newtonmeter-Drehmoments kommt so richtig kraftvoll und begeisternd erst bei freier Bahn zur Geltung.

Dann sprintet der mit 1410 Kilogramm erstaunlich schwer geratene Zweisitzer (Z3 2.8: 1328 kg) in 19,2 Sekunden aus dem Stand auf 200 km/h. Der gewichtsmäßig zwischen Vorder- und Hinterachse nahezu optimal austarierte M Roadster beweist dabei nicht nur höchst unterhaltsames motorisches Temperament, sondern auch eine hervorragende Traktion – und das ohne elektronische Traktionskontrolle. Die gute Verzahnung der üppigen Hinter-

Das Urteil des Profis



■ BMW-Works-fahrer Johnny Cecotto

Für mich ist der BMW M Roadster ganz eindeutig der legitime Nachfolger des legendären AC Cobra von Carroll Shelby. Denn dieses Auto, die Fahrmaschine pur, verkörpert dank kultivierter Power und optimaler Straßenlage Fahrspaß in Reinkultur. Vor allem: dieser Sound! Der Vorwärtsschub erinnert mich an mein Rennauto, und seine Bremsen sind erstklassig. Mit dem M Roadster macht aber nicht nur flottes Fahren Freude, auch für das „Boulevard riding“ ist man bestens gerüstet. Selbst im großen Gang läßt es sich herrlich durch die Landschaft gleiten – üppige Leistung ist stets abrufbar.

achsberufung (245/40 ZR 17) mit dem Asphalt wird vor allem durch die für Roadster-Verhältnisse auffällig komfortable Feder-Dämpfer-Abstimmung begünstigt.

Die ausgeprägte dynamische Radlastverschiebung sowohl beim Beschleunigen als auch beim Bremsen bringt jedoch viel Bewegung ins System, obwohl die Vorderachse per Brems-Nickausgleich, die Hinterachse mit Anfahr-Nickausgleich beruhigt ist.

Unter diesen Voraussetzungen schafft der im Cobra-Land USA gebaute und im Bayernland verfeinerte Power-Z3 die kombinierte Sprint- und Bremsprüfung in einer Zeit von 24,7 Sekunden. Damit liegt der M Roadster deutlich vor der Referenz Porsche Carrera Cabriolet (26,7 s), wenngleich der Altmeister dem Newcomer beim Bremsen erneut zeigt, wo der Hammer hängt.





Das klassisch anmutende Instrumentarium mit den liebevollen Chromeinfassungen ist übersichtlich gestaltet und hübsch anzusehen. Die seitlichen Chrom-Luftschlitz sind nach wie vor funktionslos



sport **auto** SUPERTEST

Die Pylonengasse offenbart erste Roadster-Schwächen

Slalom 36 m

BMW M Roadster: 124 km/h

Das Fahrverhalten tendiert generell zum Untersteuern. Zum Übersteuern läßt sich der M Roadster nur mit energischem Gaseinsatz überreden. Lastwechselreaktionen sind nur gering ausgeprägt.

Fazit: Die Slalom-Prüfung erledigt der M Roadster zur vollsten Zufriedenheit. Das Tempo liegt ähnlich hoch wie beim Porsche.



Carrera Cabrio: 127 km/h

Volle Punktzahl für den Carrera. Die 360 Meter lange Slalomstrecke erledigt der Altmeister mit der Souveränität eines Profis. Die leichtgängige Lenkung liefert beste Rückmeldungen.

Fazit: Der Porsche hält auch in dieser Disziplin noch eine Distanz zur neuen Konkurrenz.



Ausweichetest 110 m

BMW M Roadster: 117 km/h

Mit einem mäßigen Durchschnittstempo von nur 117 km/h fährt der M Roadster dem Porsche signifikant hinterher. Die Umsetzung der Lenkbefehle gelingt ihm in der Wechselgasse lange nicht so gut.

Fazit: Die vergleichsweise weiche Abstimmung der Feder-elemente ist maßgebliche Ursache dieses Ausreißers.



Carrera Cabrio: 136 km/h

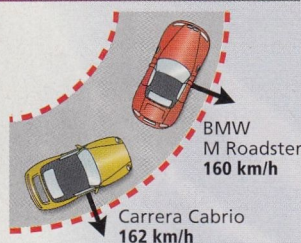
Wieder ist es die perfekt arbeitende Lenkung, die dem Porsche diesen eindrucksvollen Durchlauf im Ausweichetest gestattet. Das bringt ihm erneut höchstes Lob und Anerkennung.

Fazit: Das unter sportlichem Aspekt vorbildhafte Fahrverhalten sucht seinesgleichen. Die Agilität ist rennwagengleich.



Normkurve: Querb beschleunigung

Mit einer maximalen Querb beschleunigung von 1,0 g ist beim michelin-bereiften BMW M Roadster das Ende der Fahnenstange erreicht. Ein Plus wäre nur mit strafferer Abstimmung des Fahrwerks zu erreichen. Der Porsche übertrifft den BMW in der Querb beschleunigung aber auch nur marginal.



BMW M Roadster



1,0 g

Carrera Cabrio



1,1 g

Auf der Nordschleife des Nürburgrings lebt der nahe seiner Höchstzahl heiser brüllende Sechszylinder sein Temperament aus. Mit einer Rundenzeit von 8.32 Minuten liegt der flache US-Bayer knapp vor der schwereren M3-Limousine (8.35 min), erreicht aber nicht ganz die Vorgabe des Porsche. Das Carrera Cabrio erledigt die Runde in 8.28 Minuten.

Angesichts des starken Leistungspakets unter der gewölbten Motorhaube müßte für den M Roadster eigentlich mehr drin sein. Als hinderlich auf der Suche nach den letzten überzeugenden Sekunden wirkt sich speziell auf diesem topographisch anspruchsvollen Parcours das als etwas weich empfundene Fahrwerk aus.

Speziell beim harten Anbremsen, etwa vor dem schnellen Streckenstück Schwedenkreuz, macht sich beim Fahrer ein flaes Gefühl breit. Der Roadster wird unruhig, schwänzelt mit dem kur-

Die objektive Leistungsfähigkeit ist erheblich höher als die subjektive Kraft

zen Heck und will mit sensibler und ruhiger Hand geführt werden. Die Leichtgängigkeit der Lenkung, die unter normalen Umständen beste Rückmeldung liefert, wirkt speziell hier kontraproduktiv. Für den M Roadster notiert der Meßcomputer am Schwedenkreuz somit nur 209 km/h. Der Carrera passiert dieselbe Stelle mit 225 km/h.

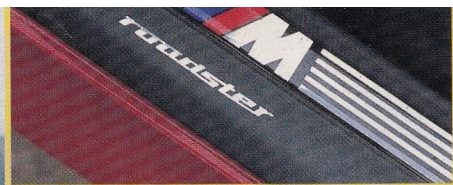
Generell aber zeigt sich der starke Zweisitzer eher als Unter-, denn als Übersteuerer, was dem dauerhaften Frieden in der engen Allianz zwischen Auto und Besatzung sicher zuträglich ist. Auf eine Festigkeitsprüfung der aufpreispflichtigen Überrollbügel (780 Mark) möchte man schließlich liebend gern verzichten.

Selbst Lastwechsel, etwa beim abrupten Gaswegnehmen in der Kurve, sind nicht mit Folgen behaftet, an denen der Normalfahrer scheitern würde. Der M Roadster dreht sich sanft und damit gut kontrollierbar ein. Der 321-PS-Bolide ist – soviel steht fest – auch auf der letzten Rille ein verlässlicher Sportpartner und dem gestählten Porsche-Vorbild auch auf der Rennstrecke durchaus ebenbürtig.

Daß die gegenüber den zivilen Z3-Modellen verstärkte stählerne Substanz zuweilen immer noch marginale Schwächen in Form von Karosserie-zittern zeigt, darf unter diesen Voraussetzungen als Schönheitsfehler abgebucht werden.

Die Traktionskontrolle muß Gasfuß übernehmen – sonst raucht's. Elektronische Hilfen sind nicht vorgesehen

ein großer Schritt
in die Roadster-
Zukunft



Allein die Daten sind Zeugnis seiner Leistung

Technische Daten

BMW M Roadster

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen mit Doppel-Vanos, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel mit Doppel-Vanos, Bohrung mal Hub 86,4 x 91,0 mm, Hubraum 3201 cm³

Leistung	321 PS (236 kW) bei 7400/min
Drehmoment	350 Nm bei 3250/min
Literleistung	100,3 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Mechanisches Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb, mit Differentialsperre (25 Prozent)

1. Gang	4,20
2. Gang	2,49
3. Gang	1,66
4. Gang	1,24
5. Gang	1,00
Achsübersetzung	3,15

Fahrwerk

vorn: Einzelradaufhängung mit Querlenker, McPherson-Federbein, Stabilisator, hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen

Innenbelüftete Scheibenbremsen, Durchmesser (vorn/hinten) 315/312 mm, ABS

Räder

Michelin Pilot SX MXX 3 in der Größe 225/45 ZR 17 vorn und 245/40 ZR 17 hinten, auf 7,5- und 9-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie

Zweisitziger Roadster	
Länge	4025 mm
Breite	1740 mm
Höhe	1266 mm
Tankvolumen	51 Liter
Gewicht	1410 kg
Leistungsgewicht	4,4 kg/PS

Preise

Grundpreis	91 500 Mark
------------	-------------

Wichtige Extras

Überrollbügel	780 Mark
Radio Business RDS	1150 Mark
Klimaanlage	2200 Mark
Testwagenpreis	95 630 Mark

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer	435,60 Mark
Haftpflichtversicherung*	1731,70 Mark
Teilkaskoversicherung*	1504,80 Mark
Vollkaskoversicherung*	8378,90 Mark

*durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in SF-Klasse 100 Prozent zugelassenes Fahrzeug.

Hersteller

BMW M GmbH
Preußenstraße 45
80809 München

■ Die schmucken 17-Zoll-Tiefbettfelgen tragen Michelin-Reifen in den Größen 225/45 vorn und 245/40 hinten. Ein Ersatzrad gibt es nicht

Meßwerte

Beschleunigung

0-40 km/h	1,6 s
0-60 km/h	2,5 s
0-80 km/h	3,7 s
0-100 km/h	5,1 s
0-120 km/h	6,9 s
0-140 km/h	9,1 s
0-160 km/h	11,5 s
0-180 km/h	15,0 s
0-200 km/h	19,2 s

Reichweite der Gänge

65/110/163/222 km/h

Elastizität

im 4. Gang aus 80 km/h bis:	100 km/h	2,8 s
	120 km/h	5,4 s
	160 km/h	11,6 s
im 5. Gang aus 80 km/h bis:	100 km/h	3,7 s
	120 km/h	7,4 s
	160 km/h	15,2 s

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
elektronisch begrenzt

Bremsweg
aus 100 km/h 37,1 Meter (10,4 m/s²)
aus 200 km/h 153 Meter (10,1 m/s²)

Testverbrauch Super Plus bleifrei
Minimalverbrauch: 7,9 L/100 km
Maximalverbrauch: 14,7 L/100 km
Durchschnittsverbrauch 12,3 L/100 km

Störungen in Testbetrieb keine

Fazit



■ Testredakteur
Horst von Saurma

Der M Roadster ist nicht unbedingt das, was man eine Adrenalinpumpe im Sinne des AC Cobra nennen würde. Das stimmt einerseits traurig, weil dem starken Zweisitzer der letzte Rest Faszinationspotential zum Glückhsein abgeht. Andererseits ist der Power-Roadster aber ein perfekt gemachtes, funktionelles und in seinen Umgangs-

formen lebenswürdiges Spaßmobil, das im Alltagsgebrauch wie auf der Rennstrecke problemlos und zuverlässig funktioniert. Das war bei den Roadstern alter Prägung selten der Fall. Angesichts seiner starken Leistungen erscheint der Preis des BMW-Roadsters geradezu als Sonderangebot: 321 PS für unter 100 000 Mark – wo gibt es vergleichbares Potential?

Gesamtpunktzahl

38

41



BMW M Roadster

Porsche Carrera Cabrio

Die sport auto-Normrunde in Hockenheim absolviert der BMW-Sportler ebenfalls gelassen und mit der Souveränität eines Profisportlers: Bei 1.18,2 Minuten blieb die Stoppuhr stehen – eine Zehntelsekunde früher als beim Carrera. Auf der nahezu ebenen Strecke des Kleinen Kurses treten die Konsequenzen der weichen Fahrwerksabstimmung auch erheblich weniger gravierend zutage. Das auf der welligen Nordschleife des Nürburgrings auftretende leichte Schwingen und Taumeln ist in Hockenheim kein Thema.

Solange aber die Geschwindigkeiten wie in Hockenheim weit unterhalb der 200-km/h-Marke liegen, spielt die Aerodynamik noch keine so entscheidende Rolle. Wenn sich darüber hinaus aber leichte Unsicherheiten im Fahrverhalten zeigen – wie bei hohem Tempo auf der Nordschleife –, dann liegt dies vermutlich am hohen Auftrieb, den der Fahrtwind erzeugt. Um 64 Kilogramm (Carrera: 26 kg) wird das Fahrzeugheck bei einer Geschwindigkeit von

Die Agilität ließe sich verbessern – aber nur auf Kosten des Fahrkomforts

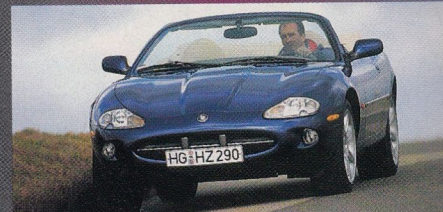
200 km/h entlastet. Der Charakter des Fahrwerks ändert sich dadurch nicht wesentlich. Dies ist dem Umstand zu verdanken, daß der Auftrieb an der Vorderachse fast auf vergleichbar hohem Niveau liegt.

Mit geöffnetem Stoffdach reduziert sich die Auftriebskraft an der Hinterachse verblüffenderweise von 630 Newton auf 448 Newton. Fahrdynamisch betrachtet beweist ein offen gefahrener M Roadster also bessere aerodynamische Qualitäten als ein geschlossener. Allerdings werden die vom Sturm im Cockpit gebeutelten Insassen dies bei 200 km/h kaum nachvollziehen können.

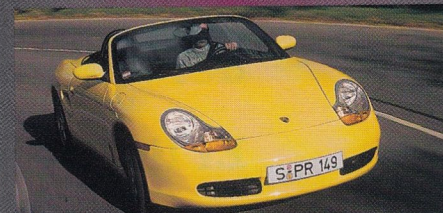
Immerhin: Am Geradeauslauf des BMW-Roadsters gibt es trotz dieser ungünstigen Resultate aus dem Windkanal nichts auszusetzen. Der Roadster zieht auf der freien Autobahn ruhig und präzise seine Bahn und zeigt sich auch unempfindlich gegenüber Spurrillen. Ein üppiger Nachlauf an der Vorderachse ist fahrwerksseitig Garant für unaufgeregtes Touren und schnelle Hatz gleichermaßen.

Die Slalomprüfung über eine Streckenlänge von 360 Meter absolviert der kraftvolle Zweisitzer aus München mit einer guten Zeit von 10,45 Sekunden. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124 km/h. Damit liegt der BMW fast gleichauf mit dem Porsche, der den Pylonenparcours mit 127 km/h noch einen Tick schneller durchheilt. Auch mit diesem Prüfungsergebnis unterstreicht der BMW-

Die Konkurrenten



Die noble Alternative heißt **Jaguar XK8 Cabrio**. Der britische Zweisitzer mit V8-Motor leistet 37 PS weniger (284 PS), kostet aber erheblich mehr: 129 600 Mark



Der **Porsche Boxster** ist preislich nicht weit entfernt: Grundpreis 76 500 Mark. Die Leistung beträgt lediglich 204 PS. Seine Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Roadster sein sicheres Fahrverhalten und sein gutmütiges Naturell, das der hohen Leistung uneingeschränkt gerecht wird. Ansätze von Aufschaukeln oder giftigen Heckschwüngen lassen sich auch hierbei nicht feststellen.

Der Ausweichtest deckt aber eine partielle Schwäche in puncto Agilität auf. Auch hier ist es wieder die weiche Abstimmung des Fahrwerks, die ganz schnelle, exakte Lenkmanöver, so wie sie der Porsche akzeptiert und umsetzt, vereitelt. Durch die vergleichsweise langen Federwege kommen die Massen mehr in Bewegung, als man es von einem Zweisitzer dieses Genres erwartet. Was der Carrera mit einem Durchschnittstempo von 136 km/h vorbildhaft demonstriert, schafft der M Roadster nur mit einem Schnitt von 117 km/h.

Die Freude an der Kraft und der Herrlichkeit des starken M Roadsters wird von solchen Nebenschauplätzen der Fahrdynamik wie dem ISO-Ausweichtest nur unwesentlich getrübt. Eher nachvollziehbar sind beispielsweise die moderaten Trinksitten des 321-PS-Powerpacks. Der Durchschnittsverbrauch von 12,3 Liter auf 100 Kilometer ist Beweis einer hochentwickelten Motortechnologie. Ein ebenso banaler wie wirkungsvoller Beitrag zum Spritsparen ist den Vätern des M Roadster aber zusätzlich eingefallen: Der Gaspedalweg ist so lang, daß es regelrecht Mühe macht, die Drosselklappen voll zu öffnen – auch eine Möglichkeit, ausuferndes Engagement am Gaspedal zu dämpfen.

Horst von Saurma