

Vergleich Mit dem 321 PS starken
M Roadster will BMW das unmittelbare
Erbe des legendären AC Cobra
antreten. Dieser Ahnherr aller Muscle-
Cars wird in England nach 36 Jahren
noch immer gebaut. sport auto stellt
die Charakterfrage





**Aller-
erster
Ahne**

BMW bedient mit dem Z3-Roadster einen kräftigen Trend zu kompromißlosen offenen Autos. Allein im letzten Jahr versorgten die Bayern 40 000 Freunde der puren Fahrfreude mit dem luftigen Zweisitzer. Nach den Modellen mit 1,8-, 1,9- und 2,8 Liter-Motoren ist im US-Werk in Spartanburg/South Carolina nun die Produktion des Topmodells M Roadster angelaufen. Der Über-Z3 mit der 321 PS starken Antriebstechnik des M3 setzt sich unangefochten an die Spitze der neuen Open-Air-Bewegung. In seiner Kühnheit ist das Unternehmen M Roadster der Münchner BMW M GmbH nur mit dem Coup eines gewissen Carroll Shelby vor 36 Jahren vergleichbar. Der Kalifornier hatte 1961 einen braven englischen AC Ace-Roadster mit einem mächtigen amerikanischen Ford-V8-Motor gekreuzt. Daraus entstand eine Sportwagenlegende, die sich unter dem Namen AC Cobra als Inbegriff des Power-Roadsters in das Bewußtsein der Sportwagen-gemeinde eingebrannt hat.

Mit allen Segnungen der modernen Fahrwerkstechnik zivilisiert, stellt sich der bayerische PS-Protz als zeitgemäße Reinkarnation der legendären Giftschlange dar.

Zur Vorstellung des M Roadsters im südspanischen Jerez Ende Februar transportierte sport auto einen der raren britischen V8-Brenner, um den Ahnherrn aller Muscle-Cars mit dem jüngsten Sproß der Gattung zu vergleichen.

Dabei handelte es sich um eine originale Cobra Mk IV des britischen Traditionsherstellers AC in Weybridge/Surrey. Die AC Car Group stellt den Edel-Oldie mit einer 35köpfigen Mannschaft nach traditioneller Art in Handarbeit her. Die Firma unter Leitung des Südafrikaners Alan Lubinsky hat im Dezember 1996 die Nachfolge der im März vorigen Jahres geschlossenen Autokraft von Brian Angliss angetreten.

Der Düsseldorfer Autoenthändler Helmut Becker sperrte für sport auto seine Privatgarage auf und ließ einen 250 PS starken, racing-grünen Cobra abholbereit auf den Hof schieben. Ganze 408 Kilometer standen auf dem Zähler des Beauty mit der Wespentaille, bevor es auf die sport auto-Reise nach Spanien ging.

Dort traf der edle, mit einer Alukarosserie versehene Cobra auf einen Artgenossen, der seine Entstehung auf „automobile Leidenschaft“ und eine gehörige Portion „ausdrücklich erwünschter Unvernunft“ gründet, wie M GmbH-Chef Adolf Prommesberger unumwunden eingesteht.



■ Volles Programm: Das leder-tapezierte Interieur glänzt durch neugestylte Sitze und das Lenkrad mit Full-Size-Airbag. Überrollbügel stehen nur in der Zubehörliste



■ **Machtwerk:** 407 Newtonmeter Drehmoment hebt der voll abgasgereinigte Fünfliter-V8 von Ford auf die Cobra-Hinterachse. Mehr als 3000 Touren sind zum Cruisen kaum nötig. Der Sound wirkt dabei so erregend wie der Schub



■ **Old English Style:** Im Cobra rangiert klassisches Stilempfinden vor Funktionalität. Nur die Zusatzinstrumente sind einwandfrei ablesbar



■ **Alles klar:** Übersichtlich und ergonomisch tadellos geriet die Anordnung der Bedienelemente im M Roadster

TECHNISCHE DATEN

AC Cobra MK IV

BMW M Roadster

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor, eine unten liegende Nockenwelle, zwei Ventile, Stoßstangen, Kipphebel

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile, Tassenstoßel, Doppel-Vanos

Hubraum

4942 cm³

3201 cm³

Bohrung x Hub

101,6 mm x 76,2 mm

86,4 mm x 91,0 mm

Leistung

250 PS (184 kW)

321 PS (236 kW)

bei 4200/min

bei 7400/min

Drehmoment

407 Nm bei 3200/min

350 Nm bei 3250/min

Literleistung 50,6 PS/L

Literleistung 100,3 PS/L

Kraftübertragung

mechanisches Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

mechanisches Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

1. Gang	3,50
2. Gang	2,14
3. Gang	1,36
4. Gang	1,00
5. Gang	0,78
Achsübersetzung	3,08

1. Gang	4,20
2. Gang	2,49
3. Gang	1,66
4. Gang	1,24
5. Gang	1,00
Achsübersetzung	3,89

Karosserie

Roadster mit Leichtmetallkarosserie

Roadster mit Stahlkarosserie

Länge	4115 mm
Breite	1725 mm
Höhe	1245 mm
Tankvolumen	70 Liter
Gewicht	1190 kg

Länge	4025 mm
Breite	1740 mm
Höhe	1266 mm
Tankvolumen	51 Liter
Gewicht	1425 kg

Fahrwerk

vorn: Einzelradaufhängung, doppelte Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten: Einzelradaufhängung, doppelte Dreiecksquerlenker, Stabilisator

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

Bremsen

Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 294/273 mm

Scheiben, innenbelüftet Ø 315/312 mm, Teves-ABS

Räder

vorn 225/50 VR 15
hinten 275/55 VR 15
auf 7,5- und 9,5-Zoll-Felgen
Pirelli P7

vorn 225/45 ZR 17
hinten 245/40 ZR 17
auf 7,5- und 9-Zoll-Felgen
Dunlop Sp Sport 8080

Fahrleistungen*

0-100 km/h 5,2 s
Höchstgeschwindigkeit
215 km/h

0-100 km/h 5,4 s
250 km/h
(elektronisch abgeregelt)

* Herstellerangaben

Preise

Grundpreis

197 000 Mark

91 500 Mark

Vertrieb

Autohaus Becker
Suitbertusstraße 150
40223 Düsseldorf

Statt eines urtümlichen V8 wie im Cobra pflanzten die M-Techniker ihrem Roadster den hochgezüchteten Viertventil-Sechszylinder aus dem M3 ein. Mit Einzeldrosselklappen, aufwendig gestalteten Atemwegen und heißen Steuerzeiten sind Drehzahlen bis 7500/min realisierbar. Als Resultat ergeben sich 321 PS und eine für Straßenautos enorme Literleistung von 100,3 PS pro Liter.

Verstellbare Ein- und Auslaßnockenwellen beschenken dem Triebwerk eine

bands folgt. Kurven werden so zu einem wahren Suchtmittel.

Eine Servolenkung übersetzt die Wünsche nach Richtungsänderungen mit Leichtigkeit und Akkuratess. An der Grenze der Reifenhaftung läßt sich das neutrale Fahrverhalten mit dem Gaspedal problemlos in ein Übersteuern verwandeln. Das Heck schwenkt kontrolliert aus und ist mit gezieltem Gegenlenken leicht wieder einzufangen. Chefentwickler Gerhard Richter konnte wie beim M3 auf eine Traktionskontrolle

verzichten. Denn wer in einen M Roadster steigt und ihn an seine Grenzen treibt, so die realistische Annahme, dürfte das kleine Einmaleins des Autofahrens beherrschen.

Um die geschmeidig präsentierte M-Power mit der gebotenen Selbstverständlichkeit auf die Straße zu bringen, bedurfte es freilich



beeindruckend gleichmäßige Leistungsentfaltung über einen weiten Drehzahlbereich – und dies, BMW zufolge, bei sehr guten Abgas- und Verbrauchswerten. Dank Einzeldrosselklappen setzt der Sechszylinder Befehle des Gaspedals un- gemein spontan in Vortrieb um.

Der M3-Treibsatz spielt seine Kraft einem exakt und leicht schaltbaren Fünfganggetriebe zu. Mit den 1425 Kilogramm Kampfgewicht reicht ein Gang weniger als beim M3 allemal aus. Der M Roadster läßt sich auch so ungemein schalt- faul und atem- beraubend schnell bewegen. Automatik- und

manuelles Sechsganggetriebe, mit oder ohne sequentielle Betätigung, sind für den M Roadster aus Platzgründen nicht vorgesehen.

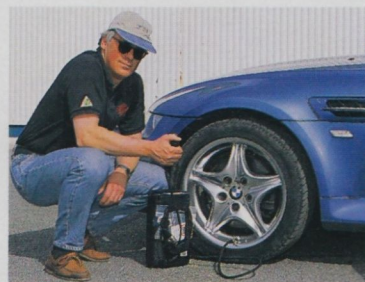
Das Fahrwerk setzt die gebotene M-Power mit entwaffnender Selbstverständlichkeit in begeisternde Fahrdynamik um. 100 km/h sind bei Bedarf in nur 5,4 Sekunden erreichbar. Bemerkenswert ist außerdem, mit welcher Eleganz der M Roadster den Windungen des Asphalt-

einiger einschneidender Änderungen am Z3. So wurde die Schräglenkerhinter- achse aus dem Vierzylinder-M3 (E30) deutlich verstärkt. Das Gehäuse des Hin- terradantriebs rüsteten die Kraftwerker in München-Garching mit einem üppig verrippten Aluminiumdeckel aus. Er fun- giert als Ölkühler gegen den Hitzestreß, der bei vollem Ein- satz von 350 Newtonmeter Drehmoment ent- steht.

Die Vorderachse übernahmen die Münchner kom- plett aus dem ak- tuellen M3. Zu die- sem Paket gehört auch die Compo- und-Bremsanlage mit ihren gegen Hitzeverzug schwimmend ge- lagerten Scheiben.

Stahlstifte koppeln den eisernen Rei- bring beweglich an einen Leichtmetall- topf. Im Einsatz auf der Landstraße hin- terließen die sehr effektiv arbeitenden Bremsen den Eindruck untadeliger Sou- veränität.

Gediegenheit strahlt auch das Inte- rieur des Super-Roadsters aus. Neu- gestylte, in alle Richtungen verstellbare Ledersitze verankern die Besatzung auch unter Einwirkung erheblicher



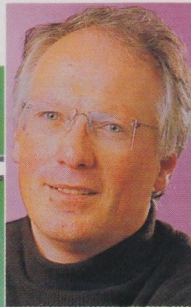
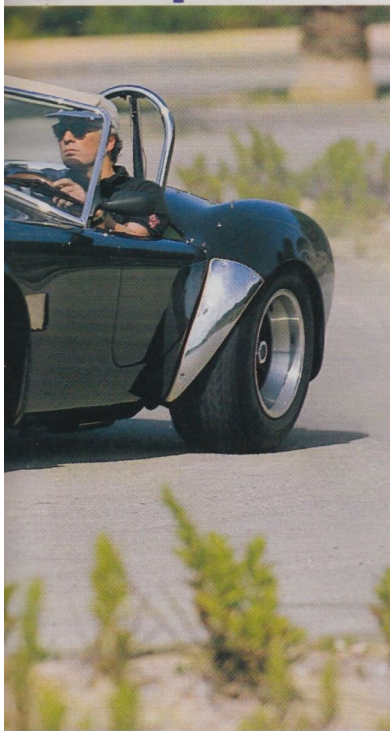
■ **Luftführung:** Feste Dreiecksfenster verringern den Luftzug im Innenraum auch bei hohen Geschwindigkeiten auf ein erträgliches Maß. Ein neugestalteter Frontspoiler leitet den Fahrtwind in den Motorraum und kanalisiert die Kühlluft zum Hinterachsgetriebe



■ **Schrägsekunde:** Unter Einsatz des üppigen Drehmoments läßt sich das Cobra-Heck gern zu einem launigen Drift bewegen

■ **Erbfolge:** Der neue M Roadster bleibt seinem Ahnen zumindest in den Fahrleistungen nichts schuldig





■ **Testredakteur**
Klaus Rosshuber

Fazit

Mit dem M Roadster belebt BMW den Mythos des muskelbepackten Leichtathleten neu. Den rauen Charme des Ahnherrn AC Cobra ersetzt der bayerische Kraft-Wagen durch Fahrzeugtechnik vom Feinsten. Gewichtsträchtige Features machen den M Roadster über 200 Kilogramm schwerer als den Cobra. Der bärenstarke Sechszylinder geht jedoch auch mit 1425 Kilogramm spielerisch um. Bei überlegenen Fahrleistungen fordert er wesentlich weniger Einsatz als der Cobra von seinem mutigen Beschwörer. Dafür entschädigt der rare und teure Oldtimer mit einer nostalgischen Erlebniswelt, geprägt von schierer V8-Power, phantastischem Sound und unerreichter Karosserieästhetik.



Seitenkräfte fest in dem bayerischen Kraft-Wagen.

Nobel wenn auch weit bodenständiger geht es dagegen im Cobra zu. Auch hier dominieren Leder und hochfloriger Teppich das Ambiente. Aber Ergonomie buchstabiert man anfangs der sechziger Jahre noch ein wenig anders. Sessel mit halbrunder Rückenlehne (Bucket-Seats) bieten bei Fliehkräften vergleichsweise mäßigen Halt. Der linke Fuß trifft, mit gerade ausgestrecktem Bein, auf das Bremspedal: Die Pedalerie ist im engen Fußraum stark nach links versetzt. Ein niedriges und nah zum Fahrer gerücktes Nardi-Volant lädt nicht eben zu Kapriolen an der garantiert servofreien Lenkung ein.

Sein komplett abknöpfbare Dach führt der Cobra im Kofferraum mit sich, ebenso wie die seitlichen Steckscheiben. Dem Andrang des Fahrtwindes stemmt sich nur die schräggestellte Frontscheibe entgegen. Dies sorgt für ausgezeichnete Durchlüftung des Cockpits und grenzt den nutzbaren Geschwindigkeitsbereich bei etwa 160 km/h ein.

Doch gerade dieses Ausgesetztsein an die Elemente gibt dem Cobra-Genuß seine spezielle Würze. Es ist der sahnige Schub des brabbelnden Achtzylinders, der die 1190 Kilogramm leichte Schlange in jedem Gang nach vorn schnellen läßt. Die Sinnlichkeit dieses Erlebnisses unterstreicht der kernige wenn auch wohlbedämpfte V8-Sound. In Sachen Akustik ist der Cobra seinem bayrischen Nachfolger deutlich überlegen. Mit einem satten Klick rastet der Ganghebel. 3000/min auf dem Drehzahlmesser sind genug für einen kräftigen Kick beim Anschluß. Die 275 Millimeter breiten Hinterreifen sorgen für gute Traktion. Sie ist nur durch vollen Einsatz von 407 Newtonmeter Drehmoment ernstlich zu erschüttern.

Der Cobra hält zwar auch auf welligem Terrain tadellos Kurs geradeaus, aber er schüttelt sich dabei schon mal unwirsch. Dies weist darauf hin, daß ein altehrwürdiger Leiterrahmen nicht die Stabilität einer mit gewaltigem Rechneraufwand konstruierten selbsttragenden Karosserie wie beim M Roadster aufweist. Doch gerade diese Oldtimer-typischen Eigenarten machen den speziellen Charme des Cobra-Fahrens aus. In engen Kurven ist auf Gaspedaldruck jeder beliebige Driftwinkel ohne Reue abrufbar.

Den M-Technikern ist ein würdiger Nachfolger des britischen Ahnherrn gelungen. BMW rechnet mit einer Jahresproduktion von bis zu 4000 Exemplaren. Von solchen Stückzahlen konnte der Cobra auch in seinen besten Tagen nie träumen.