

AUTOSIMTEST

BMW Z4 M ROADSTER 343 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 5,0 s, 250 km/h Spitze, 57 900 Euro

MERCEDES SLK 55 AMG 360 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 4,9 s, 250 km/h Spitze, 65 830 Euro

PORSCHE BOXSTER S 280 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 5,5 s, 268 km/h Spitze, 52 265 Euro



TEXT Elmar Siepen FOTOS Jochen Faber

STÜRMISCHE OFFENSIVE

Bei den Roadstern stehen Porsche Boxster S und Mercedes SLK 55 AMG in ihren Baureihen an der Spitze der Leistungsriege – sie liefern die ultimative Fönfrisur für ihre Fahrer. Und mit dem neuen Z4 M Roadster meldet sich BMW in den Kreis dieser Kraftmeier zurück. Wer bietet mehr für Freunde offenen Fahrens?

Die Erfindung des Buchdrucks hat Dichter und Denker schön beflügelt. „Was du Schwarz auf Weiß besitzt, kannst du getrost nach Hause tragen“, heißt es in Goethes Faust. Der deutsche Dichterst, zeitlessly ein Freund flotter Kutschen, hätte seine helle Freude an Buchstaben-Kürzeln gehabt, die – wie S, AMG oder M – rauschendes Tempo an frischer Luft signalisieren. Und schon sind wir bei unserem starken Roadster-Trio mit den markigen Zusatzbuchstaben auf den Kofferraumdeckeln. Die versprechen viel Leistung und alle Freuden des offenen Fahrens.

BMW offeriert uns den neuen Z4 M Roadster, der den starken 3,2 Liter großen Reihensechszylinder mit 343 PS aus dem M3 unter der Haube hat. Er tritt an gegen den SLK aus der Affalterbacher Edelschmiede AMG, den ein 5,5 Liter großer V8 mit 360 PS befeuert. Statt auf Frontmotor setzt Porsche als Dritter im Bunde beim Boxster S auf Mittelmotorbauweise und ein sechszylindriges Boxertriebwerk mit 280 PS. Unabhängig von den Leistungsunterschieden reicht die Kraft in allen

drei Fällen aus, den Insassen bei geöffnetem Verdeck spezielle Fönfrisuren zu verpassen.

KAROSSERIE
Die Dächer lassen sich hier serienmäßig elektrisch öffnen

Roadster von heute kommen keineswegs so puristisch daher, wie die Assoziation mit den alten Klassikern vermuten ließe. Alle drei ge-

fallen mit gediegenen Materialien, die Verarbeitung bewegt sich auf hohem Niveau. Insbesondere der Porsche sticht hier positiv heraus, patzt aber mit der unübersichtlichsten Karosserie. Am wohlsten fühlt man sich im SLK-AMG, weil dieser das beste Raumgefühl bietet. Wer mit den Dreien auf Reisen gehen möchte, findet Kofferräume vor, die nur für den Kurzurlaub

taugen. Sie haben zwischen 220 Liter (BMW) und 300 Liter Ladevolumen (Mercedes). Beim SLK verkleinert sich in geöffnetem Zustand der Stauraum auf 208 Liter, weil das Klappdach dann im Kofferraum ruht. Der Porsche hält wegen des Mittelmotors je einen Kofferraum vorn und hinten bereit, wobei das hintere Gepäckabteil sehr flach ausfällt.



Bei geöffnetem Dach lässt sich der satte V8-Sound des Mercedes SLK 55 AMG am besten genießen

Alle drei Dächer sitzen passgenau und wirken solide – auch auf schlechten Straßen rappelt da nichts. Mit seinem Stahlklappdach ist allerdings der Mercedes für den Ganzjahresbetrieb am besten geeignet. Gemeinsam ist allen Roadstern die serienmäßige elektrische Verdeckbetätigung. Einzig der Porsche verlangt zusätzlich nach manueller Ent- beziehungsweise Verriegelung

per Bügel und Drucktaste im Windschutzscheibenrahmen über dem Innenspiegel.

FAHRKOMFORT
Der Mercedes garantiert den angenehmsten Aufenthalt an Bord

Üppig motorisierte Roadster setzen beim Federungskomfort eine gewisse Kompromissbereitschaft der Insassen voraus. Der Porsche hat

zwar ein relativ sensibles Ansprechverhalten, reicht aber Fahrbahnkanten auf Grund seiner schmalen Reifenflanken relativ ungefiltert durch. Der SLK absorbiert solche Bodenunebenheiten besser, lediglich auf dem Asphaltflickenteppich des Testparcours begann seine Karosserie ein wenig zu zittern. Sein gutes Abrollverhalten bei hohem Tempo attestiert ihm

[WWW.AUTOZEITUNG.DE](http://www.autozeitung.de)
Mehr über den neuen BMW unter
Clickcode: MROADSTER

in der Summe die beste Federung. Der BMW fällt dagegen mit einer Hinterachse auf, die auf schlechter Fahrbahn teils kräftige Stöße austeilt, was die Passagiere heftig auf und ab wippen lässt. Maßgeblichen Anteil am Komfortgefühl hat auch der Geräuscheinindruck, und hier begeistert der Mercedes mit dem niedrigsten Geräuschpegel und dem angenehmsten Klangbild. BMW und Porsche können mit ihren Stoffverdecken die Fahrgeräusche naturgemäß nicht so gut wegfiltern. Auch bei der Klimatisierung kann der SLK punkten: mit seiner sehr schnell ansprechenden Heizung und den ausgeklügelten Luftausströmern in den Kopfstützen („Aircarf“, 458 Euro Aufpreis), die während der Fotofahrten bei drei Grad Außentemperatur und geöffnetem Dach als hervorragende Nackenwärmer fungierten. Weil der Mercedes auch die bequemsten Sitze bietet, kann er >

Den neuen M Roadster kennzeichnen eine verschärfte Frontschürze und hohes Fahrspaßpotenzial

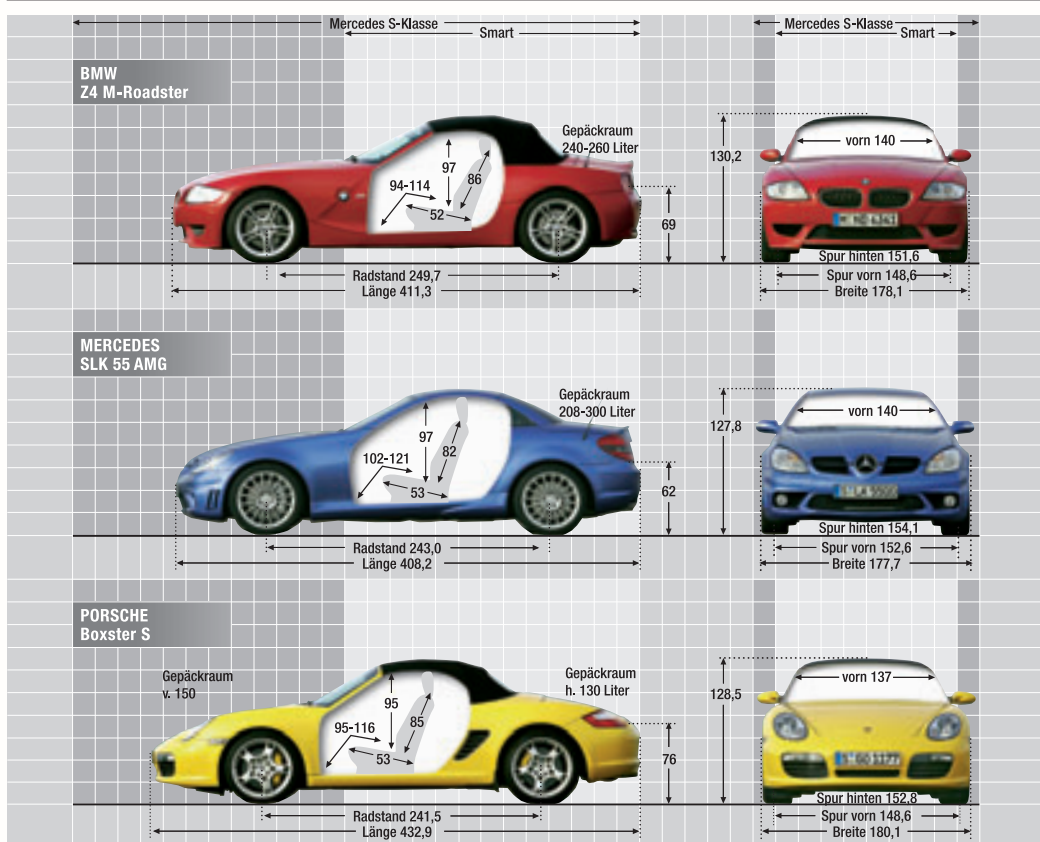


Auf kurviger Piste zeigt der Porsche Boxster S trotz weniger PS mehr Fahrdynamik als die Konkurrenz



ALLE MASSE IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm



Der lauffruhige Porsche-Boxer agiert unter dem Kofferraum Der BMW-Reihensechser lebt von Drehzahlen, 8000 /min sind möglich Der V8 im Mercedes liefert viel Schub aus dem Drehzahlkeller



Vorübergehend geschlossen: Die Dächer fügen sich harmonisch in die Formensprache der Roadster ein. Doppelrohrauspuffanlagen sind hier Standard

das Komfortkapitel in der Summe aller Eigenschaften für sich entscheiden.

MOTOR / GETRIEBE
Der Reihensechszylinder des BMW ist der Sparsamste im Test-Trio

Gegen den V8 im SLK ist kein Kraut gewachsen, was mit der lässigen Art seiner Kraftentfaltung und entsprechend starken Fahrleistungen zu tun hat. Die hohe Laufkultur rundet das Bild ab. Egal ob satt bollend im Teillastbereich oder laut trompetend unter Vollast, stets liefert er eine beeindruckende Vorstellung – ganz im Gegensatz zur angedockten Siebengang-Automatik, die im kalten Zustand beim Herunterschalten teilweise mit Rucken nervt und im Handschaltmodus die Gangwahl nur verzögert umsetzt. Beim Dahingleiten gefällt sie dagegen mit weichen Schaltvorgängen. Der M-Motor hängt bissiger am Gas, lebt aber mehr von der Drehzahl und muss entsprechend häufiger geschaltet werden. Dies ist angesichts des gut gestuften Sech-

gang-Getriebes ein feines Vergnügen. Andererseits: Zwar läuft der M-Motor vibrationsarm, beim Aufenthalt in höheren Drehzahlbereichen ist sein aggressives Klangbild auf Dauer aber nicht jedermanns Sache. Der Boxer im Boxster besitzt einen ähnlichen Charakter, gefällt aber mit einem deutlich weicheren Klangbild und mehr Laufruhe. Seine Minderleistung äußert sich im automobilen Alltag hauptsächlich in einem Defizit an Durchzug gegenüber den Triebwerken der Konkurrenz. Mustergültig benimmt sich hier das mit einer Schaltwegverkürzung (557 Euro Aufpreis) ausgestattete Getriebe. Obwohl auch höhere Bedienkräfte nötig sind, dürfte sich kaum eine Schaltbox präziser bedienen lassen als die des Boxster. Beim Testverbrauch markiert der Mercedes mit 13,5 Litern pro 100 Kilometer die Spitze. Der Sparsamste ist mit 12,4 Litern der BMW (Porsche: 12,6 Liter). Während BMW und Mercedes bei Tempo 250 abgeregelt werden, rennt der Porsche maximal 268 km/h.

FAHRDYNAMIK

Der Porsche gefällt mit einem gutmütigen Fahrverhalten

Mit Keramikbremsen (7830 Euro) und 19-Zoll-Rädern (1839 Euro) ausgerüstet, liefert der Boxster S sensationelle Verzögerungswerte: Kaltbremswert 35,6 Meter, Warmbremswert 33,8 Meter. Im Bunde mit der mustergültig präzisen Lenkung und dem elektronischen Fahrwerk („PASM“ für 1508 Euro), das auf Knopfdruck eine sportliche Dämpferkennung einstellt, kompensiert der Boxster in der Slalomgasse und auch auf dem Handlingparcours sein Leistungsdefizit – und legt schnellere Zeiten als die Konkurrenten hin. Bis in den hoch angesiedelten Grenzbereich glänzt er mit einem nahezu neutralen Eigenlenkverhalten. Übersteuern muss hier bei abgeschaltetem Stabilitätsprogramm schon mutwillig provoziert werden. Dies gilt auch für den mit Sperrdifferenzial ausgerüsteten BMW, der jedoch an der Reifenhaftgrenze schnelleres Gegenlenken braucht als der gutmüti-

Typisch Porsche: Zündung links, Drehzahlmesser mittig Mercedes: Das Cockpit gefällt mit sportlichen Details BMW: Das dicke Lederlenkrad liegt sehr gut in der Hand



AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL			
GRUNDPREIS	57 900 €	65 830 €	52 265 €
AZ-NORMAUSSTATTUNG			
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie
Metalliclackierung	600 €	667 €	795 €
Radio mit CD	Serie	766 €	Serie
SitzhöhenEinstellung	Serie	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie	Serie
SUMME	600 €	1433 €	795 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	-	-	-
GESAMTPREIS	58 500 €	67 263 €	53 060 €

WEITERE EXTRAS

Automatik-Getriebe	-	Serie	2575 € ²
Bordcomputer	Serie	Serie	Serie
Lederausstattung	Serie	Serie	1067 €
Navigationssystem	1520 €	2163 € ³	2656 € ³
Windschott	230 €	296 €	319 €
Sitzheizung	Serie	Serie	394 €

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie	Serie
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Befahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie
Isofix	90 €	-	174 €
Kopf-Airbag	-	-	Serie
Kurvenlicht	-	-	-
Nebellampen	-	Serie	Serie
Presafe	-	-	-
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie	64 €	626 €
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-	-
Xenonlicht	Serie	969 €	-
Weitere Details	a, b	b	b

¹ gemäß AZ-Normausstattung; ² Tiptronic-Getriebe, ³ inkl. CD-Radio; a: adaptives Bremslicht, b: Überschlagschutz

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	lt. Anzeige	lt. Anzeige	30 000 km
	24 Monate	24 Monate	24 Monate
Inspektion	lt. Anzeige	lt. Anzeige	30 000 km
	24 Monate	24 Monate	24 Monate
Werkstattkosten ¹	710 €	1295 €	714 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre*/-	2 Jahre/ -	-/2 Jahre
Lack	-/2 Jahre	2 Jahre/ -	-/3 Jahre
Durchrostung	-/12 Jahre	30 Jahre/ -	10 Jahre/ -
Mobilität	unbegr.	30 Jahre/	2 Jahre/ -

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	29 992 €	35 219 €	24 721 € ²
nach 4 Jahren	51,8 %	53,5 %	47,3 %

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Typklasse HP	20	19	15
Typklasse VK	28	31	27
Typklasse TK	29	30	28
Versicherungskosten HP	699 €	664 €	519 €
Versicherungskosten VK	1791 €	2757 €	1528 €
Versicherungskosten TK	406 €	477 €	326 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	223 €	371 €	216 €

¹ Wartungskosten p.a. einschl. üblicher Verschleißteile o. Reifen, ² progn. Wertverlust mit Sonderfahrzeug u. -bremsen: 30 008 € *Händlergarantie

TECHNIK

MOTOR	BMW Z4 M ROADSTER	MERCEDES SLK 55 AMG	PORSCHE BOXSTER S
Zylinder/Ventile pro Zylinder	6 / 4	8 / 3	6 / 4
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette
Bohrung/Hub	87,0 / 91,0 mm	97,0 / 92,0 mm	93,0 / 78,0 mm
Hubraum	3246 cm ³	5439 cm ³	3179 cm ³
Verdichtung	11,5 : 1	11,0 : 1	11,0 : 1
Leistung	252 kW/ 343 PS bei 7900 /min	265 kW/360 PS bei 5750 /min	206 kW/280 PS bei 6200 /min
Maximales Drehmoment	365 Nm bei 4900 /min	510 Nm bei 4000 /min	320 Nm bei 4700 - 6000 /min

KRAFTÜBERFRAGUNG

Getriebe	6-Gang, manuell	Automatik, 7 Stufen	6-Gang, manuell
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad

FAHRWERKE

Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: McPherson-Federbeine, Längs- u. Querlenker, Stabilisator; PSM (ESP)
Lenkung	Zahnstange, Servo, hydraulisch	Zahnstange, Servo, hydraulisch	Zahnstange, Servo, hydraulisch
Wendekreis l / r	10,5 / 10,4 m	10,4 / 10,6 m	11,2 / 11,2 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS
Serienbereifung	vorn: 225 / 45 ZR 18 hinten: 255 / 40 ZR 18	vorn: 225 / 40 R 18 Y hinten: 245 / 35 R 18 Y	vorn: 235 / 40 ZR 18 hinten: 265 / 40 ZR 18
Testbereifung	vorn: 225 / 45 ZR 18 hinten: 255 / 40 ZR 18	vorn: 225 / 40 R 18 Y hinten: 245 / 35 R 18 Y	vorn: 235 / 35 ZR 19 Y hinten: 265 / 35 ZR 19 Y
Felgen	v: 8,0 x 18, h: 9,0 x 18	v: 7,5 x 18, h: 8,5 x 18	v: 8 x 19, h: 9,5 x 19
Reifenmarke	Conti Sport Contact	Pirelli P Zero Rosso	Michelin Pilot Sport

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1410 kg / 1457 kg	1465 / 1573 kg	1345 / 1397 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1705 kg	1850 kg	1630 kg
Effektive Zuladung	248 kg	287 kg	238 kg
Anhängelast geb. / ungebr.	- / - kg	- / - kg	- / - kg
Dachlast / Stützlast	- / - kg	- / - kg	- / - kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	1,6 s	1,7 s	1,7 s
0 - 60 km/h	2,4 s	2,6 s	2,6 s
0 - 80 km/h	3,8 s	3,6 s	4,2 s
0 - 100 km/h	5,0 s	4,9 s	5,5 s
0 - 120 km/h	6,9 s	6,5 s	7,7 s
0 - 140 km/h	8,7 s	8,4 s	9,8 s
0 - 160 km/h	10,8 s	10,6 s	12,3 s
0 - 180 km/h	14,0 s	13,4 s	15,7 s
0 - 200 km/h	17,3 s	16,7 s	19,7 s
60 - 100 km/h	2,6 s	2,3 s	2,9 s
80 - 120 km/h	3,1 s	2,9 s	3,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)	268 km/h
Handling	1: 42,8 min	1: 42,7 min	1: 42,3 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	61,8 km/h	61,1 km/h	64,8 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,9 m	36,7 m	35,6 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	35,4 m	36,0 m	33,8 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	59 dB(A)	50 dB(A)	58 dB(A)
Vorbefahrergeräusch	74 dB(A)	74 dB(A)	75 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	64 dB(A)	64 dB(A)	66 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	72 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	78 dB(A)	73 dB(A)	77 dB(A)
Innen bei 160 km/h höchst. G.	82 dB(A)	80 dB(A)	85 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	12,4 l SP / 100 km	13,5 l SP / 100 km	12,6 l SP / 100 km
Tankinhalt	55 l	70 l	64 l
Reichweite	443 km	518 km	507 km
EU-Verbrauch	12,1 l SP / 100 km	12,0 l SP / 100 km	10,4 l SP / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO ₂	292 g/km	288 g/km	248 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,520 g/km	0,392 g/km	0,259 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,062 g/km	0,036 g/km	0,017 g/km
Stickoxid NO _x	0,064 g/km	0,010 g/km	0,005 g/km
Rußpartikel	-	-	-

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE				
Raumangebot vorn	100 ¹	67	69	68
Raumangebot hinten	100	0	0	0
Übersichtlichkeit	100	41	48	35
Bedienung/Funktion	100	77	80	78
Kofferraumvolumen	100	26	35	33
Variabilität	70	0	5	0
Zuladung/Anhängel.	50/30	7	10	6
Sicherheitsausstatt.	150	76	66	91
Qualität / Verarbeitung	100/100	172	174	176
KAPITELWERTUNG	1000	466	487	487

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	102	105	95
Sitzkomfort hinten	100	0	0	0
Ergonomie	150	117	120	119
Innengeräusche	50	7	21	6
Geräuscheindruck	100	69	82	74
Klimatisierung	50	34	40	31
Federung leer	200	107	120	112
Federung beladen	200	107	120	112
KAPITELWERTUNG	1000	543	608	549

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	185	186	180
Zwischenspur	100	93	94	90
Höchstgeschwindigk.	200	120	120	138
Getriebeabstufung	100	90	82	95
Schaltung				
Kraftentfaltung	50	43	50	38
Laufkultur	100	80	83	83
Verbrauch	200	116	105	114
Reichweite	50	12	16	15
KAPITELWERTUNG	1000	739	736	753

FAHRDYNAMIK

Slalom	100	59	56	74
Handling	150	140	140	141
Lenkung	100	88	84	95
Geradauslauf	50	38	42	40
Dosierbarkeit der Bremse	25	20	16	21
Bremsweg kalt	150	121	123	134
Bremsweg warm	150	136	130	150
Traktion	100	44	35	48
Fahrsicherheit	150	114	115	117
Wendekreis	25	18	18	13
KAPITELWERTUNG	1000	778	759	833

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	71	78	83
SchadstoffEinstufung	50	25	25	25
Vorbefahrergeräusch	50	15	15	13
Grundpreis	400	263	240	247
AZ-Normausstattung	50	49	46	48
Wertverlust ²	100	20	5	20
Werkstattkosten ³	50	38	26	38
Versicherung	50	30	21	35
Steuer	50	35	23	36
Kraftstoff	50	22	19	22
Garantie/Gewährleist.	50	14	27	7
KAPITELWERTUNG	1000	582	525	574

SUMME	5000	3108	3115	3196
-------	------	------	------	------

PLATZIERUNG 3 2 1

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² ermittelt durch die DAT, ³ ermittelt durch den ADAC



Keine Angst vor Regen: Das Porsche-Verdeck schliesst in 13,5 Sekunden – und öffnet in nur 12,2 Sekunden



Das aufwändige Stahlklappdach des Mercedes ist nach 21 Sekunden geschlossen. Öffnen dauert eine Sekunde länger



Schnellverschluss: Der BMW-Wetterschutz braucht in 9,5 Sekunden. Und in 8,9 Sekunden sitzt man wieder im Freien

Porsche: Keramikbremse (7830 Euro), 19-Zöller (1839 Euro)



Mercedes: 18-Zoll-Räder und Mischbereifung sind Serie



BMW: Leichtmetallräder im M-Design, ebenfalls in 18 Zoll



gere Boxster. Der Lenkung des M-Roadsters fehlt es beim Slalom etwas an Rückstellkräften, auf dem Handlingparcours ist sie ähnlich exakt wie die des Porsche.

Beim Bremsen bleiben der BMW und der Mercedes hinter dem Porsche zurück. Nach schnellen Runden auf der Handlingstrecke lässt die Bremse des SLK zudem spürbar nach. Auch sind die Lenkwinkel relativ groß. Und der schwere V8 sorgt dafür, dass hier mit 846 Kilo fast 200 Kilo mehr auf der Vorderachse lasten als beim Porsche. Dies erklärt das relativ träge Einlenkverhalten ebenso wie die Untersteuertendenz des SLK.

UMWELT / KOSTEN

Der Boxster S hat die geringsten Versicherungskosten

Roadster-Spaß ist teuer. BMW und Porsche liegen dabei nicht weit auseinander. Zwar ist der Porsche im Grundpreis klar günstiger, doch wurden für die Bewertung des Grundpreises und des Wertverlustes die Aufpreise für Fahrwerk und Bremsen addiert. Bei der Versicherung steht der Boxster S mit günstigeren Typklasseneinstufungen (Haftpflichtklasse 15) besser da als der Z4 M Roadster. Durch die mäßigen Porsche-Garantien gewinnt der BMW das Kapitel knapp. Schlusslicht: der Mercedes. Außer bei den Garantien kann er die anderen nirgendwo übertrumpfen.

FAZIT

Elmar Siepen



Bei deutlich geringerer Leistung liefert der Porsche Boxster S mehr Fahrdynamik als der BMW Z4 M Roadster und

der Mercedes SLK 55 AMG. Damit gewinnt er den Test und dürfte die Herzen der Roadster-Fans am ehesten erobern. Dazu trägt auch seine günstige Kostenbilanz bei. Der zweitplatzierte Mercedes spielt mit seinem V8-Motor den komfortablen Kraftmeier, der aber bei den Kosten aus dem Rahmen fällt. Der neue BMW gibt sich ganz als puristischer Roadster. Mit etwas besseren Komforteigenschaften wäre er am Mercedes vorbeigezogen. Doch gerade wegen seiner Kompromisslosigkeit