



■ Markantes Gesicht und besonderer Charakter – der Zweiliter-Honda geht mit 240 PS ins Rennen

sport
auto **SUPERTEST**

Honda S 2000

Der Reiz des neuen Zweiliter-Roadsters liegt nicht nur in seiner konsequenten Offenheit. Sein hochdrehender Vierzylinder besitzt Talente, die bei Serienmotoren selten anzutreffen sind

Der rich



Das Referenz-Auto: Porsche Boxster S

Der Porsche Boxster S ist ein gutes Stück teurer (Basispreis 94 900 Mark), aber mit 252 PS nur geringfügig stärker als der 62 480 Mark teure Honda S 2000 mit seinen 240 PS. Das gute Zeugnis, das dem zweisitzigen Sportler im Supertest (Heft 12/1999) ausgestellt wurde, ist Beleg für die bemerkenswerte Entwicklung, die das Einsteigermodell in den drei Jahren seiner Existenz durchgemacht hat. Die sportlichen Talente sind zwischenzeitlich nahezu perfekt herausgearbeitet worden. Dem Honda steht damit eine äußerst starke Referenz zur Seite, die in dieser Leistungsklasse zweifellos den Status quo markiert.

 Die Bewertung des Testfahrzeugs erfolgt mit grünen Punkten.

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



■ Ein guter Maßstab: 252 PS starker Boxster

ige Dreh

Der Knopf mit dem Schriftzug „Engine Start“ links neben dem Lenkrad hat nicht nur wegen seiner auffälligen Farbe eine ungeheure Signalwirkung. So banal das Starten eines Ottomotors auch sein mag (solange es funktioniert): Im Honda S 2000 kommt diesem Vorgang eine ganz besondere Bedeutung zu.

Der neue Roadster ist nämlich einer von jenen raren Exemplaren, deren Wesen in erster Linie vom Wirken ihrer Motoren bestimmt wird. Anders ausgedrückt: Die metaphysische Gravitation des Zweilitermotors übertrifft die anderen Anziehungspunkte um ein Vielfaches – sofern man eine Antenne dafür hat.

Die Besonderheit dieser Maschine, die zwecks guter Gewichtsverteilung knapp hinter der Vorderachse installiert ist, und deren rot lackierter Zylinderkopfdeckel – ähn-

lich wie der rote Starterknopf – ein Synonym großer Leidenschaften ist, eröffnet sich nämlich nicht für jedermann – und schon gar nicht bei jeder Gelegenheit. Bis auf den Umstand, dass der Motor mit einem Fingerdruck und nicht nur durch den Dreh des Zündschlüssels zum Leben erweckt wird, sind zunächst keine außergewöhnlichen Merkmale zu entdecken.

Der Vierzylinder springt im wahrsten Sinne des Wortes auf Knopfdruck an und fällt sofort in einen stabilen, vibrationsfreien Leerlauf. Der unspektakuläre Klang ist – sorry – langweilig: ein sonorer, stark gedämpfter Sound, wie ihn jeder andere japanische Vier-

zylinder an den Tag legt. Die Laufkultur ist – wie bei anderen Honda-Vierzylindern auch – sehr zivilisiert: keine Spur von nervösem Ruckeln, kein Loch in der Leistungsentfaltung, kein Verschlucken bei abrupt aufgerissenen Drosselklappen.

Angesichts der eindrucksvollen Daten, die im Kopf über diesen hochgezüchteten Motor gespeichert sind, ist die anerkennende Frage er-

laubt: Wie haben die das nun hingekriegt? Die kultivierten Umgangsformen, kombiniert mit moderaten Trinksitten, sind die eine Seite des Leistungsspektrums. Wir haben es mit einem Triebwerk zu tun, das dem Alltag gewachsen ist und – mehr noch – einen Auftritt pflegt, der zivilisierter ist als der vieler seiner Artgenossen.

Auf der anderen Seite schwebt über diesem Trieb-



■ Elektronisches Display à la Formel 1: Erst ab 9000 Touren beginnt der rote Drehzahlbereich

■ Renntechnik pur: 120,2 PS pro Liter Hubraum markieren den Spitzenwert für serienmäßige Saugmotoren



werk die betörende Aura eines reinrassigen Rennmotors. Die für einen aus der Großserie stammenden Saugmotor exorbitante Literleistung von 120,2 PS pro Liter Hubraum ringt jedem Technik-Freak größte Hochachtung ab.

240 PS aus nur zwei Liter Hubraum sind ein Wort – zumal die Leistungscharakteristik dieses hochdrehenden Vierventilers weniger spitz ist als vermutet. Die Drehmomentkurve zeigt überraschenderweise eine sehr praxistaugliche Form. Zwischen 3000 und 5000 Touren liegt immerhin ein Großteil des verfügbaren Drehmoments (knapp 200 Newtonmeter) an. Die Spitze liegt bei respektablen 208 Newtonmetern – allerdings bei einer Drehzahl, bei der bodenständige Hubkolbenmotoren schon lautstark im Auflösungsprozess begriffen wären: 7500/min.

Dabei dreht der sehr kompakte und leichte Aluminium-Vierzylinder auf diesem Level gerade mal mit Halbgas. Erst bei 9000 Touren beginnt im leuchtend-bunten Digital-Display der rote Bereich, was den Vierventiler nicht davon abhält, diese Drehzahlgrenze im Übereifer auch mal lässig zu überschreiten.

Bei aller Hochachtung für solche Talente, die nur unter Aufbietung solch drehzahlfester Komponenten wie Slipperkolben mit auffällig kurzem Hemd, geschmiedeten Aluminiumpleueln und Rollenschlepphebeln zur Ventilbetätigung möglich sind: Auch das Erklimmen dieser Schwindel erregenden Drehzahlhöhen geschieht auffällig unspektakulär.

Das S 2000-Aggregat schafft es weder klanglich, das Herz so richtig zum Schmelzen zu bringen, noch, die Leistung auch subjektiv

Rundenzeit Nürburgring

Nordschleife, Streckenlänge 20,6 km



Honda S 2000: 8.39 min

Die erste Begegnung des S 2000 mit dem Boxster S geht klar zu Ungunsten des Herausforderers aus. Nicht nur die Kurvengeschwindigkeiten liegen durchweg niedriger, auch auf den Geraden hält der Honda-Roadster nicht mit dem Porsche mit. Das bedeutet freilich nicht, dass das neue 240-PS-Cabrio nicht nordschleifentauglich wäre. Die Zeit von 8.39 Minuten ist – für sich betrachtet – aller Achtung wert.

Porsche Boxster S: 8.32 min

Der Boxster S gibt ein eindrucksvolles Zeugnis seiner mittlerweile gewonnenen Reife. Er zeigt auch auf dieser Strecke nicht die geringsten Schwächen und schafft es, auch stärkere Konkurrenten auf Distanz zu halten. Das klar definierte, sehr neutrale Fahrverhalten und der für einen Mittelmotor-Sportler recht breite Grenzbereich machen den Porsche so schnell.

Rundenzeit Hockenheim

Kleiner Kurs, Streckenlänge 2,6 km



Honda S 2000: 1.18,9 min

Wie auf der Nordschleife hat der S 2000 gegenüber dem Porsche das Nachsehen – wenn auch nur sehr knapp. Die Zeit von 1.18,9 Minuten lässt sich nicht anders interpretieren: Der Honda ist ein Sportwagen reiner Prägung. Die sehr spitze Lenkung erfordert jedoch eine erheblich längere Eingewöhnungsphase als etwa beim Porsche. Die Bremsen des S 2000 ist über Zweifel weitgehend erhaben.

Porsche Boxster S: 1.18,3 min

Der im Supertest unter die Lupe genommene Boxster S profitiert auch auf dieser Strecke durch die Härte seines aufpreispflichtigen Sportfahrwerks. Die Karosseriebewegungen sind minimal, so dass es sehr leicht fällt, auch mit Hilfe der hervorragenden Lenkung die schnellste Linie zu finden. In puncto Bremse hält Porsche die Konkurrenz noch immer auf Distanz.

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

Honda S 2000: 29,8 s

■ Beschleunigung 0-200 km/h: 24,5 s

■ Bremsen 200-0 km/h: 5,3 s

Geringe Traktionsverluste und starke PS-Präsenz machen den S 2000 zum klassischen Sprinter. Die Bremsanlage zeigt hohe Verzögerungswerte. Auch bei extremer Beanspruchung sind keine Fading-Erscheinungen zu erwarten.



Porsche Boxster S: 28,8 s

■ Beschleunigung 0-200 km/h: 23,8 s

■ Bremsen 200-0 km/h: 5,0 s

Der um zwölf PS stärkere Boxster hält den Honda – wenn auch nur sehr knapp – auf Distanz. Immerhin hat er gut zwei Zentner mehr auf den Hüften als der S 2000, der nur mit 1275 Kilogramm am Start ist. Ein weiteres Plus: seine Bremse.



Windkanal: Auftriebsmessung

Honda S 2000: 60 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



Porsche Boxster S: 24 kg

Auftrieb an der Hinterachse bei 200 km/h



Die aerodynamischen Anlagen des neuen Honda S 2000 sind allenfalls befriedigend entwickelt. Das Fragment von Heckspoiler hat keinen spürbaren Effekt. Der Auftrieb an der Hinterachse ist mit 600 Newton sehr hoch. Auch an der Vorderachse ist eine deutliche Auftriebswirkung festzustellen: 324 Newton. Die aerodynamische Balance ist damit nicht sehr ausgewogen. Der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) beträgt 0,38. In offenem Zustand erhöht er sich erwartungsgemäß auf 0,46.



Querbeschleunigung

Honda S 2000: 1,1 g

Mit breiteren Reifen als den 16 Zollern in der Größe 205/55 vorn und 225/50 hinten wäre in der Normkurve sicher ein höheres Tempo möglich als 166 km/h. Die gezeigte Querbeschleunigung ist dennoch respektabel. Mit ein Grund dafür ist die ausgewogene Gewichtsbalance.



Porsche Boxster S: 1,25 g

Der Boxster S realisiert in der Querspanne des Kleinen Kurses in Hockenheim eine Geschwindigkeit von 170 km/h. Parallel dazu wurde eine Querbeschleunigung von 1,25 g gemessen. Er profitiert dabei von seinem Sportpaket mit den größeren und breiteren Reifen.



begeistert überzubringen. Während etwa der 1,8-Liter-Vierzylinder aus dem Honda Integra R nach Aktivierung der schärferen Steuerzeiten durch das VTEC-System schlagartig losbrüllt wie ein zorniges Renngerät, bleibt der neue Zweilitermotor auch nach der automatischen Steuerzeitenveränderung bei knapp 6000 Umdrehungen recht zahm in der Art und im Ausdruck seiner Kraftentfaltung.

Auch mit erhobener Stimme offenbart der S 2000 nicht jene Klänggewalt, die von einem austrainierten Sportler mit solch starkem Herzen erwartet wird.

Die Kontinuität seiner Leistungsabgabe hindert ihn allerdings keineswegs daran, objektiv zu überzeugen – im Gegenteil: Mit einer Beschleunigung von 6,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und 24,5 Sekunden auf Tempo 200 schafft der Zweisitzer gleiche beziehungsweise ähnlich respektable Werte wie seine Referenz, der 252 PS starke Boxster S.

Im Sprint- und Bremsduell hat der leichtere Japaner (1275 Kilogramm vollgetankt gegenüber 1386 Kilogramm

des Porsche) mit 29,8 Sekunden nur knapp das Nachsehen. Er verliert 0,7 Sekunden in der Beschleunigungsmessung und 0,3 Sekunden bei der Vollbremsung aus 200 km/h.

Was die Bremse angeht, haben wir es auch unter den verschärften Bedingungen des Supertests mit verlässlichen Partnern zu tun. Die beste Verzögerung wurde – in heißem Zustand – mit 10,7 m/s² registriert. Daraus leitet sich ein Bremsweg von 36,1 Metern aus 100 km/h ab.

So scheinen die Voraussetzungen, die Rennstrecken im Sturm zu erobern und dem Boxster S Paroli zu bieten, bisher überaus günstig zu sein – zumal der S 2000 mit einem guten Leistungsgewicht von nur 5,3 Kilogramm pro PS (Boxster S 5,5 kg/PS) und einer vorzüglichen Gewichtsverteilung von 49 zu 51 Prozent (vorn/hinten) am Start steht.

Überdies verfügt der Zweisitzer über eine stählerne Grundsubstanz, die in puncto Stabilität und Verwindungssteifigkeit nicht mal den Vergleich mit dem offenen Porsche scheuen muss.

Dass der neue Honda sowohl bei den Rundenzeiten



■ Vorn flach und hinten stämmig – aerodynamisch ist der S 2000 dennoch keine Offenbarung

auf der Nordschleife des Nürburgrings als auch in Hockenheim gegenüber dem Boxster S etwas verliert (minus sieben Sekunden auf der Nordschleife; minus 0,6 Sekunden in Hockenheim), liegt laut der Datenaufzeichnung in erster Linie an den niedrigeren Kurvengeschwindigkeiten. Aber auch auf den Geraden gerät der um zwölf PS schwächere Honda leicht ins Hintertreffen, was mit seiner schlechteren Aerodynamik begründet werden kann. Er bringt es auf der langen Döttinger Höhe auf 226 km/h. Der windchlüpfigere Boxster S (c_w -Wert 0,32) ist an gleicher Stelle mit 234 km/h unterwegs.

Was die Querbeschleunigung angeht, bleibt der

S 2000 mit maximal 1,1 g hinter den erweiterten Möglichkeiten des neuen Boxster S (1,25 g) zurück. Die Ursachenforschung deckt drei Gründe dafür auf: die gegenüber dem Porsche schmalere Reifen in der Größe 205/55 R 16 W vorn und 225/50 R 16 W hinten, der recht hohe Auftrieb an der Hinterachse (siehe Kasten Seite 28) und vor allem die Lenkung, die wegen ihrer sehr spontanen Reaktionen eine äußerst sensible Hand erfordert.

Die per Elektromotor unterstützte Servolenkung arbeitet um die Mittellage herum derart direkt, dass es Mühe macht, den Honda-Sportler auf konstantem Kurvenradius zu halten. Die

Fahrt im Kurvengrenzbereich wird vor allem in der Eingewöhnungsphase zu einer Tour, die von Nervosität und unnötigen Richtungswechseln gekennzeichnet ist.

Eine runde Fahrweise am Limit gelingt auch routinierteren Piloten nur mit äußerster Konzentration und Fingerspitzengefühl. Diese künstlich gesteigerte Form der Agilität wirkt sich kontraproduktiv auf die Fahrdynamik aus.

Die leichte Tendenz zum Übersteuern unter Last und speziell bei Nässe macht es nicht einfacher, den S 2000 am Limit auf der richtigen Linie zu halten. Die Freiräume zur Einflussnahme sind nach dem Überschreiten des Points of no return automa-

tisch sehr begrenzt:

Einen ersten Kontertschwung abzufangen, gehört wegen der spitzen Lenkung zweifellos zu den größeren Aufgabenstellungen am Volant. Über einen zweiten, den sich der S 2000 dann erlauben könnte, braucht nicht weiter spekuliert zu werden: Der endet ziemlich sicher im Kreisverkehr.

Auch im 360 Meter langen Slalomparcour ist es die Lenkung, die den stärksten Einfluss auf das Resultat nimmt. Die Richtungswechsel sind nicht gleichmäßig schwingvoll, sondern wirken eckig und unharmonisch. Die folglich unsaubere Linie führt auf der Messstrecke zu Zeitverlusten, die im Vergleich zu den Boxster-Werten signifikant sind. So liegt das Durchschnittstempo des Honda S 2000 mit 118 km/h um zehn km/h niedriger als das des Porsche.

Ein ähnliches Bild ergibt sich beim schnellen Spurwechsel in der 110 Meter langen Gasse des Ausweichtests. Der Honda S 2000 kommt auf ein mittleres Durchfahrtstempo von 128 km/h. Der Boxster macht dem leichteren und auch etwas zierlicheren Konkurrenten aus Japan auch in dieser Prüfung vor, wie es gemacht wird: 136 km/h lautete die eindrucksvolle Vorgabe des Mittelmotor-Sportlers aus Zuffenhausen.

Die recht straffe, aber keineswegs harte Feder-Dämpfer-Abstimmung hält die Karosseriebewegungen in vertretbaren Grenzen, so dass

■ Originelle Details im engen Cockpit, aber im Ganzen reduziert aufs Wesentliche



■ Die um die Mittelachse sehr spitze Lenkung erfordert Eingewöhnung. Das Ausbrechen geschieht spät, aber abrupt



SPORT AUTO SUPERTEST

Honda S 2000

Technische Daten

Motor

wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Rollenschlepphebel mit mechanischem Ventilspielausgleich, Bohrung mal Hub 87,0 x 84,0 mm, Hubraum 1997 cm³, Verdichtung 11,0:1

Leistung ... 240 PS (176 kW) bei 8300/min
Drehmoment 208 Nm bei 7500/min
Literleistung ... 120,2 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

mechanisches Sechsganggetriebe, Hinterradantrieb, Torsen-Hinterachsdifferential

1. Gang	3,13
2. Gang	2,06
3. Gang	1,48
4. Gang	1,16
5. Gang	0,97
6. Gang	0,81
Achsübersetzung	4,10

Fahrwerk

vorn: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Federbein, Stabilisator; hinten: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Federbein, Stabilisator

Bremsen

Scheiben, vorn innenbelüftet, Durchmesser (vorn/hinten) 300/282 mm, ABS

Räder

Bridgestone Potenza S02 in der Größe 205/55 R 16 W vorn und hinten 225/50 R 16 W, auf 6,5- und Sieben-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie

zweisitziger Roadster

Länge	4135 mm
Breite	1750 mm
Höhe	1285 mm
Radstand	2400 mm
Tankvolumen	50 Liter
Gewicht	1275 kg
vorn/hinten	625 kg/650 kg
	49%/51%
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS

Preise

Grundpreis	62 480 Mark
Testwagenpreis	64 980 Mark

Wichtiges Extra

Klimaanlage	2500 Mark
-------------	-----------

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer	200 Mark
Haftpflichtvers., Tk 14*	1640 Mark
Teilkaskovers., Tk 38*	817 Mark
Vollkaskovers., Tk 33*	2110 Mark

*Tk= Typklasse

Importeur

Honda Deutschland GmbH
Sprenndinger Landstraße 166
63008 Offenbach

Messbedingungen

Lufttemperatur	26° Celsius
Asphalttemperatur	17° Celsius
Luftdruck	1010 mbar

120 km/h	7,2 s
160 km/h	14,8 s
180 km/h	20,4 s

im fünften Gang aus 80 km/h bis:	
100 km/h	4,5 s
120 km/h	9,2 s
160 km/h	19,6 s
180 km/h	25,4 s

im sechsten Gang aus 80 km/h bis:	
100 km/h	5,3 s
120 km/h	11,2 s
160 km/h	26,9 s
180 km/h	36,8 s

Höchstgeschwindigkeit ... 241 km/h

Bremsweg

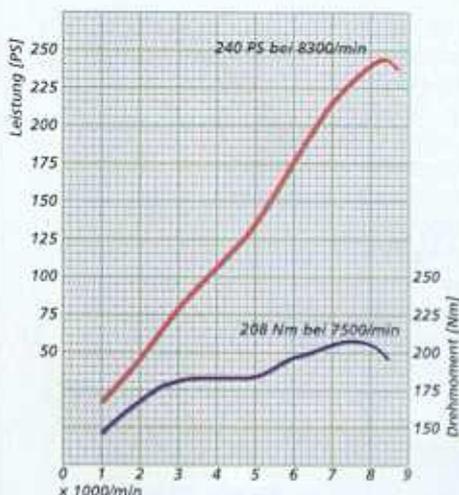
aus 100 km/h (kalt)	37,1 Meter/10,4 m/s ²
aus 100 km/h (warm)	36,1 Meter/10,7 m/s ²
aus 200 km/h	147,0 Meter/10,8 m/s ²
aus 80% v _{max} (193 m/h)	136,8 Meter/10,8 m/s ²

Testverbrauch

Super Plus	
Minimalverbrauch	7,4 L/100 km
Maximalverbrauch	13,3 L/100 km
Durchschnittsverbrauch	11,7 L/100 km

Störungen im Testbetrieb... keine

Leistungsdiagramm



■ Die Leistungskurve offenbart die spitze Motorcharakteristik – Peak bei 8300/min

Messwerte

Beschleunigung

0-40 km/h	1,6 s
0-60 km/h	3,0 s
0-80 km/h	4,4 s
0-100 km/h	5,2 s
0-120 km/h	6,7 s
0-140 km/h	11,2 s
0-160 km/h	14,8 s
0-180 km/h	19,2 s
0-200 km/h	24,5 s

Elastizität

im vierten Gang aus 80 km/h bis:	
100 km/h	3,6 s

■ Die Bremse erfüllt ihren Auftrag mit Auszeichnung. Verzögerungswerte von über zehn m/s² sind unter allen Umständen zuverlässige Parameter



■ Wie früher in Le Mans: Der Starterknopf links neben dem Lenkrad. Zum Betätigen während des Sprungs ins Cockpit



■ 23 Millimeter nach vorn, maximal 40 Millimeter zur Seite: der kurze Schalthebel als Joystick

dem Aufbau keine Freiräume zum Aufschaukeln gegeben werden. Der schnelle Spurwechsel gelingt – wenn auch auf niedrigerem Level – ohne böartige Eindrehenden oder sonstige Manöver, die die Handflächen feucht werden lassen.

Im Slalom offenbarte der Honda S 2000 erneut ein Phänomen, das bereits bei den Sprintprüfungen deutlich zutage trat: Der Zweisitzer verfügt über eine, für einen Frontmotorsportwagen außergewöhnlich gute Traktion. Die ausgewogene Gewichtsbalance durch das weit hinten im Motorraum installierte Triebwerk allein macht den guten Verzahnungseffekt der hinteren Antriebsräder mit dem Asphalt jedoch nicht aus. Auch die Torsendifferenzialsperre an der Antriebsachse hilft, die eindrucksvolle Kraft des Motors weitgehend schlupffrei in Vortrieb umzusetzen.

Der Antriebsstrang ist ohnehin – wie schon eingangs angedeutet – eine von vorn bis hinten sehr gekonnt arrangierte Ansammlung von High-Tech-Komponenten. Das eng gestufte Sechsganggetriebe harmoniert nicht nur in seiner Gangabstufung perfekt

mit dem hochdrehenden dohc-Motor. Der hohe Qualitätsstandard offenbart sich auch dadurch, dass es ganz ohne Nebengeräusche arbeitet, was beileibe nicht immer der Fall ist.

Die obere Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine in Form des extrem kurzen, mit einem Aluminiumknopf gekrönten Schalthebels ist überdies in Form und Handhabung ein schönes Beispiel für ein artgerechtes Zusammenspiel. Die Gangwechsel gelingen dank der kurzen, knackigen Schaltwege sicher und unverfehlbar quasi aus dem Handgelenk.

Angesichts seines forschenden Charakters schafft es der Honda S 2000 sozusagen vom Stand weg, seine Besetzung in schwere Interessenskonflikte zu treiben. Die himmelhohe Kopffreiheit, mit drei Handgriffen und ohne Kraft Einsatz in Sekunden hergestellt, hält nämlich auch andere Genüsse als fahrdynamische Grenzbereiche parat. Andererseits: Ein gutes Gefühl der Geborgenheit im Cockpit und geringe Turbulenzen sind beim Schnellenfahren auch nicht zu verachten.

Horst von Saurma

Slalom 36 m

Honda S 2000: 118 km/h

Die grundsätzlich gute Fahrwerksbasis des S 2000 wird von einer zu direkten Lenkung konterkariert. Die fast schon übertriebene Agilität führt zu einer unrunder, sehr nervösen Fahrweise, was dem Honda auf diesem Parcours zum Nachteil gereicht.



Porsche Boxster S: 128 km/h

Die sehr zielgenau arbeitende und mit perfektem Rückstellmoment ausgestattete Porsche-Lenkung ist das Maß der Dinge. Hinzu kommt eine gut austarierte Balance und ein breiter Grenzbereich, der dem Fahrer frühe Einflussmöglichkeiten lässt.



Ausweichtest 110 m

Honda S 2000: 128 km/h

Die korrekte Linie durch die Wechselgasse zu treffen, ist mit dem S 2000 keine leichte Aufgabe. Die Reaktionen selbst auf kleinste Lenkbewegungen sind sehr spitz. Das führt leicht zu unnötigen Lenkbewegungen und zu zusätzlichen Korrekturmaßnahmen.



Porsche Boxster S: 136 km/h

Der Boxster S rennt durch die Wechselgasse, als sei es ein Kinderspiel. Die Gefahr, bei überzogenem Engagement einen Dreher zu produzieren ist sehr gering. Lastwechselreaktionen steckt das Fahrwerk weitestgehend gelassen weg.



Summe aller erreichten Punkte



Fazit „Der S 2000 ist so entwicklungs-fähig wie der Boxster“

Die volle Konzentration auf den außergewöhnlichen Motor mitsamt seinem Antriebsstrang hat das Ingenieur-Team um den S 2000 offenbar viel Kräfte gekostet. Das Objekt als Ganzes wurde dabei manchmal ein kleines Stück weit aus den Augen verloren. Keine Frage: Die hervorragenden Anlagen auch des Chassis zeigen sich in bemerkenswerten Leistungen, die der neue Roadster auch auf der Rennstrecke zu Stande bringt. Jedoch: Er könnte mehr. Er wäre noch schneller und käme dem Ideal eines kompakten und pfiffig gemachten Sportwagens noch näher, wenn er mehr Feinschliff bei der Fahrwerksabstimmung erhalten hätte. Doch Nachsicht ist geboten: Er ist mindestens so entwicklungs-fähig wie der Boxster.

■ Testredakteur Horst von Saurma