

Die Herbst- Zeitlosen

Zwei offene Sport-
wagen, nicht nur
für den Sommer:
mot verglich den

Mercedes SLK 200 mit dem BMW Z3 1.9 und stieß auf folgende Frage:
Ist das bessere Auto auch der aufregendere Roadster?



TEST

BMW Z3 1.9 – Mercedes SLK 200

Von Johannes Köbler
mit Fotos von Karl-Heinz Augustin

Das Kribbeln im Bauch ist wieder da, Mercedes hat die Suche nach der verlorenen Zeit erfolgreich abgeschlossen. Meldung an den Vorstand: Herr Werner, wir haben den SLK auf den Markt gebracht, und er ist schon auf zwei Jahre ausverkauft.

Bernd Pischetsrieder plagt sich mit ähnlich angenehmen Sorgen: Auch BMW kann im US-Werk Spartanburg nicht annähernd so viele Z3 bauen, wie das Publikum verlangt. 1741 Autos rissen die Deutschen den Verkäufern im Juli aus den Händen – mehr, als Ford vom Scorpio losschlug.

Mercedes gegen BMW, jetzt auch bei den offenen Zweisitzern. Da steht der SLK: in sich ruhendes Keil-Design, bestechend klare Automobil-Architektur, zumal in Silbergrau, der Farbe mit dem Ewigkeitsanspruch. Der montrealblaue Z3 ist sein Antagonist im Sternbild des Offenen Wagens: am englischen Vorbild orientiert, bullig, kraftvoll, aufgeblasene Backen; Folklore-Styling mit Lufteinlaß-Attrappen. Hinten indes läuft der BMW japanisch-gefällig aus, während der SLK etwas irritierend hochbeinig endet.

Das Vario-Dach (Technik ab Seite 34) gibt dem SLK optische Glätte auch im geschlossenen Zustand. Es ist viel mehr als ein technischer Gag; es macht den Roadster zum herbstzeitlosen Auto – ein uneingeschränkt wetter- und diebstahlfestes Coupé mit c_w -Wert 0,33, zwei Sitzen, guten Raumverhältnissen und akzeptabler Rundumsicht. Nur an den schmalen hinteren Pfosten beginnt es ab Tempo 150 zu rauschen.



BMW Z3 1.9

49 800 DM

Mercedes SLK 200

52 900 DM

SLK-Ansichten: Die Rückleuchten in der Form großer, entzündeter Dackelohren prägen das Heck; für die Bremsleuchten setzt Mercedes besonders schnell ansprechende Dioden ein. Der rote Zauberschalter auf dem Mitteltonel steuert Öffnen und Schließen des Vario-Dachs, ein verspielter kleiner Halter am Aschenbecher nimmt Parkmünzen auf



MERCEDES SLK 200



SLK-Technik: Handling und Motor harmonisieren auf unspektakuläre Weise. Das geöffnete Stahldach beschneidet den Kofferraum, aber der Innenraum ist ungewöhnlich bewohnbar und das Cockpit mit viel Emotion gezeichnet



Zugleich erzwingt die Stahlkuppel eine neue Reisephilosophie. Wer zu zweit für eine Woche nach Monte Carlo fahren möchte, wird dies geschlossen tun, seine maximal 327 Liter Gepäck im Hotelzimmer verstauen und anderntags offen auf der Corniche nach Nizza rollen; dann sind die verbliebenen 121 Liter unter den stählernen Möwenschwingen kein Thema mehr, zumal Mercedes innerhalb der SLK-Collection einen passenden Koffersatz aufgelegt hat. Z3-Fahrer haben 180 Liter Stauraum zur Verfügung, und dabei bleibt's.

Um den BMW-Roadster – c_w -Wert: 0,41 – tost mit aufgezogener Mütze ab 100 km/h der Sturm; große Leute fühlen sich unterm offenliegenden, scharfkantigen Gestänge beengt, trotz gleicher Innen-

breite wie im SLK. Das hohe schwarze Zelt auf der niedrigen Gürtellinie verleiht dem geschlossenen BMW eine kutschenhafte Anmutung, als wolle im nächsten Moment Vampirjäger Dr. van Hel-sing aussteigen.

Beim SLK ist die 25 Sekunden-Show, wenn das Auto sein eigenes Dach verschluckt, so bestechend, daß sie in eine schönere Welt gehört, etwa in die Toskana an einem pinienduftenden Junivormittag. Vor der Bäckerei Pfeleiderer in Stuttgart-Vaihingen, unter argwöhnischen Blicken von legginstragenden Zweihundertpfündern, hat sie etwas Exhibitionistisches. Der Z3 jedenfalls läßt sich von Hand schneller aufreißen, zumal keine Pflicht zur Montage der fummeligen Per-senning besteht.

Mit offenem Verdeck ist der BMW eine Liebeserklärung an das Autofahren. So frei sitzt es sich in keinem der neuen Roadster, Fiats Barchetta ausgenommen; der linke Arm fällt wie von selbst auf die Türkante. Der Wind und das Leben

Das Windschott – mit einer Spur von Humor

haben Zutritt, bei niedrigeren Temperaturen machen die starke Heizung, die Seitenfenster und das solide Windschott stufenweise warmes Wetter.

Mercedes wendet auf den SLK gern den Begriff der thermischen Behaglichkeit an. Gemeint sind tiefes Sitzen, leichte Wirbel an der Schädeldecke, Geborgenheit vor den Risiken des offenen Fahrens.

Das Billig-Windschott in der Optik eines Damenstrumpfs, das zur Not fast als Keilriemensersatz taugen könnte, ist Serie. Es steht für jenen neuentdeckten Humor, der sich neben die schwäbische Ernsthaftigkeit geschmuggelt hat, die selbst optionale Sidebags und eine Beifahrer-Sitzbelegungserkennung nicht vergaß und darüber hinaus kluge Details wie die im Heckstoßfänger verborgene Radioantenne berücksichtigte.

Im Inneren des SLK verdeckt der Mantel der Sport-Historie, mit leichter Hand hingeworfen, gnädig die Technik, die fast komplett aus der konservativen C-Klasse stammt. Die Designer verzichteten darauf, einen fragwürdigen Zeitgeist in Kurven zu pressen – nur der Innenspiegel ist elliptisch geformt.



In Röhren versenkt, liegen wunderschön gezeichnete, nachts orange durchleuchtete Uhren in einer nostalgisch anmutenden Umgebung mit einem feinen Volant und einer richtigen Handbremse. Ledertäschchen, Netze und Haken bieten jene Ablagen, von denen ein Roadster nie genug haben kann. In SLK wie Z3 allerdings finden keine Jacketts Platz.

Im BMW sind die Ablagen gut gemeint, aber unpraktisch. Die filigranen Armaturen aus dem 3er Compact sind ins hochaufragende Cockpit phantasielös überbordend, ohne eigene Konzeption, eingepaßt, das Lenkrad ist zu groß, die aufreispflichtigen Holztafelungen wirken antiquiert.

Zudem hat der Z3 die dünner gepolsterten, schlechteren Sitze:

Oberschenkel und Lordose finden nie die rechte Unterstützung, die integrierten Kopfstützen enden zu niedrig. Die auf Schraubenfedern gelagerten SLK-Sessel hingegen vermitteln großgewachsenen Leuten entspannte Ruhe. Ihre Mankos sind die simple, nur über Entlastung arbeitende Höhenverstellung und der mäßige Seitenhalt.

Für den Antrieb des SLK 200 hat Mercedes den Zweiliter-Sauger engagiert. Die neue verstellbare Einlaßnockenwelle macht aus dem braven 136 PS-Vierzylinder auf subtile Weise ein Aggregat von untadeliger Rechtschaffenheit: Die Drehmomentkurve verläuft für einen Vierventiler vorbildlich.

Der Motor wirkt kultivierter und zugleich kräftiger als in den Limousinen, und er achtet auf perfekte

KOSTEN



BMW

Die Münchner scheinen, nach schwierigem Start, im US-Werk Spartanburg die Produktionslogistik für den Z3 in den Griff zu bekommen. Extras wie Gepäckraumbrücke und Windschott sind – über die Händler – mittlerweile zu beziehen; ein elektrisches Verdeck und das Hardtop kommen allerdings voraussichtlich erst im Frühjahr 97. Rechnet man den Preis der Blechmütze mit, dann wird der Z3 teurer als der SLK.



MERCEDES

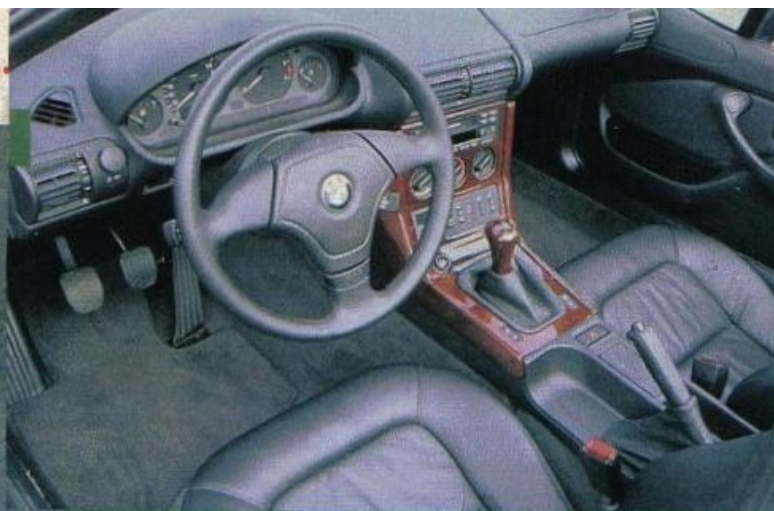
Für die kleine Schublade im Cockpit liefert Mercedes gratis einen Cupholder-Einsatz, und unterm Strich ist der SLK keineswegs schlechter ausgestattet als der Z3. Vorteile: Seine Automatik hat fünf statt vier Gänge, und sein Sicherheitspaket ist dicker. Im Unterhalt ist der Mercedes etwas teurer als der BMW. Zusätzlicher Tip: Wer sich einen SLK gönnt, sollte nicht gerade an der Stereoanlage sparen – die preiswerteren Geräte sind arg schwachbrüstig.

Modell	BMW Z3 1.9	Mercedes SLK 200
PREISE UND AUSSTATTUNG		
Grundpreis	49 800	52 900
mos Preis*	53 885	56 014
ABS	●	●
Airbag Fahrer/Beifahrer	●/●	●/●
► Anti-Schlupf-Regelung	980	○
► Außentemperaturanzeige	○	●
► Außenspiegel elektrisch verstell- und beheizbar	●/240	●/●
Automatikgetriebe 4-/5-Gang	3150/○	○/3439 ¹
Bordcomputer	360 ²	○
► Diebstahl-Warnanlage	750 ³	575
Edelholzausführung	790	○
Fensterheber elektrisch	●	●
Gepäckraumbrücke	375	○
Hardtop	ca. 3500 ⁴	○
Klimaanlage/-automatik	2200/○	2645/○
Lederausstattung	2305 ⁵	1995
Leichtmetallräder	●	●
► Lenksäulenverstellung	○	250
Metallic-Lack	850	1093
► Nebelscheinwerfer	330	●
Radio mit RDS	840	897
► Scheinwerfer-Reinigungsanlage	450	460
► Sidebags	○	748
Sitz Fahrerseite elektrisch höhenverstellbar	●	○
► Sitzheizung Fahrer/Beif.	605	644
Sperrdifferential	○	○
Sportfahrwerk	980 ⁶	○
Tempomat	580	○
Traktionskontrolle, elektron.	○	920
Wegfahrsperre	●	●
► Windschott	340	●
Zentralverriegelung/mit FB	●/390	●/●
KOSTEN UND VERSICHERUNGSKLASSEN		
Steuer	250	264
Haftpflicht/Teil-/Vollkasko ⁷	524/705/ 1386	582/705/ 1386
Sonstige Kosten	1493	1588
Wertverlust ⁸	6150	6500
Laufende Kosten/100 km	29,00	29,90
Betriebskosten ⁹	4350	4490
Jahreskosten ¹⁰	14 170/8020	14 810/8310
Monatskosten ¹⁰	1181/688	1243/693
km-Kosten ¹⁰	Pf 94,5/53,5	98,7/55,4
Fixkosten/Jahr	3670	3820
Typklassen (HP/VK/TK)	14/21/35	15/21/35
Inspektionsintervall km	30 000	30 000
Ölwechselintervall km	15 000	15 000
Garantie	1 Jahr	1 Jahr
Garantie gegen Durchrost	8 Jahre	–
Lackgarantie	3 Jahre	–

Preise und Kosten in DM. ● = Serienausstattung – ○ = Ab Werk nicht lieferbar – * mot empfiehlt zusätzlich zur Grundausstattung die mit ► gekennzeichneten Ausstattungen (soweit lieferbar) – ¹ Inkl. Tempomat – ² Inkl. Außenthermometer – ³ Inkl. Fernbedienung – ⁴ Erst ab Frühjahr 97 lieferbar – ⁵ Inkl. Sitzheizung – ⁶ Inkl. Sperrdifferential – ⁷ Durchschnittswerte BRD – ⁸ Bei 15 000 km pro Jahr – ⁹ Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltdauer – ¹⁰ Mit und ohne Wertverlust.

Stand: September 1996

TEST BMW Z3 1.9 – Mercedes SLK 200



BMW Z3 1.9



Z3-Merkmale: Heftige Seitenneigung in Kurven, bissiger Vierzylinder, recht geräumiges Gepäckabteil, filigrane, aber emotionslose Instrumente. Die „Z-Star“-Räder mit 225er Reifen kosten 1000 Mark Aufpreis



Diskretion; nie würde er sich in den Vordergrund drängen wollen. Doch daß gerade ein aggressiver Antrieb Teil der Faszination Roadster ist, das haben sie vergessen ihm zu sagen. Das Lustgefühl von ungezügelter Kraft kann der Zweiliter weit schwächer vermitteln als der 2,3 Liter-Kompressor mit 193 PS (mot 16/96), der mit seinem erbarungslosen Durchzug den SLK in eine Fahrmaschine verwandelt.

Im Grunde genommen ist der 140 PS starke Z3-Motor das

schlechtere Aggregat: als 1,9 Liter etwas kleiner im Hubraum und mit entsprechend spitzerer Charakteristik. Im Verbrauch kann er trotz des etwas niedrigeren Wagengewichts den SLK kaum distanzieren, gleiches gilt, ungeachtet der kürzeren Übersetzung, für die Fahrleistungen. Ausreichend schnelle Autos sind Z3 1.9 wie SLK 200 allemal – auch wenn der 2,8 Liter-Sechszylinder und der Overkill-Z3 M ab 1997 noch gehörig einen draufsetzen werden.

Aber schon der Vierzylinder-Viertürer ist ein talentierter Roadster-Antrieb. Er klingt so rau wie Tom Waits mit Keuchhusten und zerrt schon im Leerlauf unge-

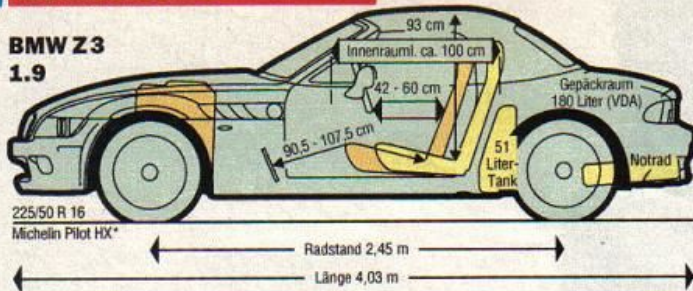
Das SLK löst alle Widersprüche auf

duldig am Schaltstock. In seiner Aussprache schwingt ein Unterton von Ansaugschlürfen mit; er hängt gierig am Gas und baut jenseits der 4000/min eine Menge Kraft auf.

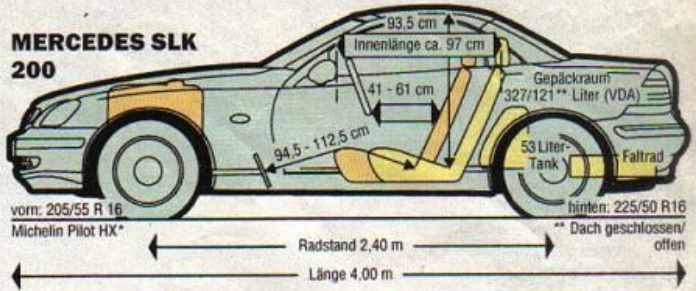
Mercedes hingegen hat all sein Können darauf verwandt, das Erlebnis vom offenen Fahren so lange glattzuschleifen, bis es fugenlos in die schöne neue Roadster-Welt paßt. So kurz und leicht er ist, so erwachsen und sternenschwer fühlt sich der SLK an. Er ist verblüffend steif, und er rollt gar nicht viel schlechter ab als die Limousine; nur der eingeschränkte Langsamfahrkomfort bewahrt ihn vor dem Abgleiten in unangreifbar kühle Perfektion. Das ist Glanz und

TECHNISCHE DATEN

BMW Z3 1.9



MERCEDES SLK 200



WERKSANGABEN

Modell	BMW Z3 1.9	Mercedes SLK 200
Motor		
Zylinderzahl/Anordnung	4/Reihe	4/Reihe
Einbaulage	vorn längs	vorn längs
Leistung kW (PS)/min	103 (140)/6000	100 (136)/5500
Max. Drehmoment Nm/min	180/4300	190/3700
Bohrung/Hub mm	85,0/83,5	89,9/78,7
Hubraum cm³	1895	1998
Verdichtung/Kraftstoff	10,0/Super	10,4/Super
Spezifische Leistung PS pro Liter	75,7	68,1
Leistungsgewicht kg pro PS	8,9	9,3
Ventile pro Zylinder	4	4
Nockenwellen-/antrieb	2/Kette	2/Kette
Einspritzanlage/Zündung	Bosch OMF 1.7.3	VDO MSE 3.3.1
Aufladung/max. Ladedruck bar	—	—
Ölinhalt/Kühlsysteminhalt Liter	4,5/6,6	5,8/8,0
Batterie/Generator Ah/W	55/1120	62/1260
Kraftübertragung/Fahrwerk		
Antrieb	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe	Fünfgang (4-G.-Aut. Opt.)	Fünfgang (5-G.-Aut. Opt.)
Gangstufen	4,23/2,52/1,66 1,22/1,00	3,91/2,17/1,37 1,00/0,81
Achsübersetzung	3,45	3,91
Radführung	vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer	Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer Querlenker, Zug- und Schubstreben, Schraubenfedern, Gasdruckstoßd.
Stabilisator	vorn/-	vorn/hinten
Lenkung	Zahnstange-Servo	Kugelumlauf-Servo
Lenkübersetzung	13,9	15,5
Bremsen	vorn/Ø mm: Scheiben/286 hinten/Ø mm: Scheiben/272	bel. Scheiben/288 Scheiben/278
ABS	4 Kanal (Teves)	4 Kanal Teves
Traktionskontrolle	ASC + T (Option)	ETS (Option)
Radgröße	Serie 7 J x 15	7 J x 15
Bereifung	Serie 205/60 15 R	205/60 15 R
Karosserie		
Typ	Roadster	Roadster mit Vario-Dach
Sitzplätze	2	2
Türen	2	2
Gepäckraum L/VDA	180	121/327¹
Länge/Breite/Höhe mm	4025/1692/1288	3995/1715/1265
Radstand mm	2446	2400
Spurweite vorn/hinten mm	1411/1427	1488/1466
Wendekreis m	10,0	10,6
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1425	1530
Leergewicht² kg	1250	1270
Zuladung kg	250	335
Anhängelast gebremst/ungebr. kg	—/—	—/—
Stützlast/Dachlast kg	—/35	—/50
Tankinhalt Liter	51	53
Fahrleistungen und Verbrauch		
Höchstgeschwindigkeit km/h	205	208
DIN-Verbrauch 90/120/Stadt L/100 km	6,1/7,7/10,3	5,9/7,5/11,0
Drittmix L/100 km	8,0	8,1
Tankreichweite³ km	ca. 640	ca. 580

MOT MESSWERTE

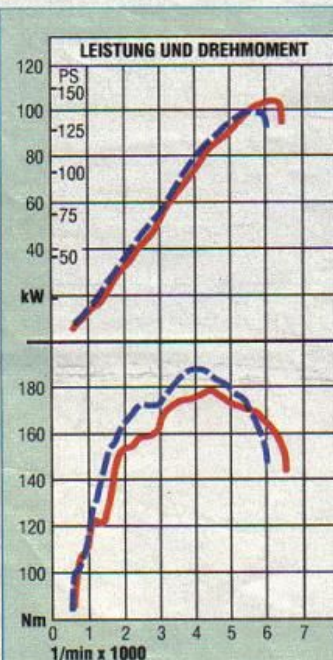
Modell	BMW	Mercedes
Fahrleistungen		
0 bis 60 km/h s	4,1	4,2
0 bis 100 km/h s	9,8	9,9
0 bis 160 km/h s	28,4	27,5
60 bis 120 km/h (IV. Gang) s	16,6	16,6
80 bis 140 km/h (V. Gang) s	23,7	25,2
Gangreichweiten (I./II.) km/h	52/87	48/87
(III./IV.) km/h	131/177	136/184
Gewichte		
Testwagen kg	1236	1295
Tatsächliche Zuladung kg	189	235
Tachoabweichung		
30/50 km/h eff. km/h	27/50	28/48
100/130 km/h eff. km/h	97/127	99/128
Innengeräusche		
50/100 km/h (IV. Gang) dB(A)	60/71	62/69
130/160 km/h (V. Gang) dB(A)	76/80	71/75

BMW

Der Z3 Motor ist etwas kleiner, aber bissiger als der des SLK. Das niedrigere Gewicht sorgt für minimal bessere Fahrleistungen.

MERCEDES

Im mot-Verbrauchs-mittel ist der SLK nur etwas durstiger als der Z3. Dabei führen ihn die Tester auf der Autobahn schneller als den BMW – wegen des komfortablen Vario-Dachs.



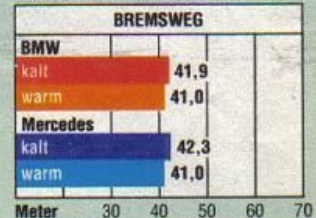
BMW Z3 1.9
Bei km-Stand 3514
Leistung: 103,5 kW (140,1 PS) bei 6190/min
Max. Drehmoment: 178,8 Nm bei 4400/min

MERCEDES SLK 200
Bei km-Stand 10 173
Leistung: 99,1 kW (134,8 PS) bei 5420/min
Max. Drehmoment: 187,7 Nm bei 4080/min

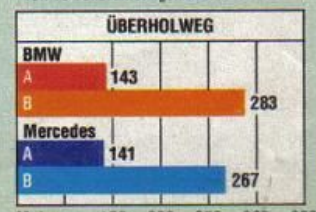
Meßbedingungen: Temperatur 18 °C, Luftdruck 1015 hpa, Beladung 190 kg



L/100 km 7 8 9 10 11
MOT-MITTEL: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise. – **MOT-ZYKLUS:** Ökonomiefahrweise auf 50 % Landstraße, 30 % Autobahn, 20 % Stadt.

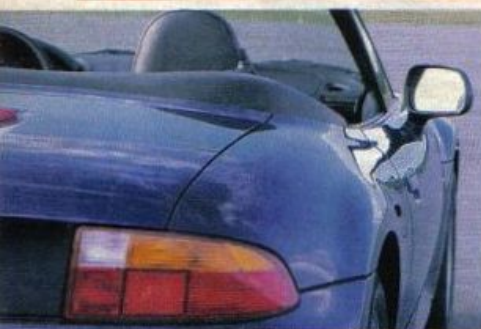


Meter 30 40 50 60 70
Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h.



Meter 150 200 250 300 350
A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang mit Hochschalten. Bei Automatik: mit Kickdown. – **B.** Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang ohne Schalten. Bei Automatik: höchste Fahrstufe ohne Kickdown.

* Testwagen-Bereifung – ¹ Bei geschlossenem Dach – ² Nach neuer Norm incl. 68 kg-Fahrer und 7 kg Gepäck – ³ Unter Berücksichtigung des EU-Verbrauchs



BMW-Nostalgie: Bulliger, gedrungener Körperbau mit niedriger Gürtellinie und fülligen Hinterbacken. Die Montage der Persenning geht etwas umständlich, dafür ist das abschließbare Windschott auf halber Höhe geteilt und läßt sich nach hinten klappen

Elend des SLK – daß er alle Widerprüche auflöst.

Der Z3 weiß, daß es die Ecken und Kanten sind, an denen der Besitzer sich reiben will, aus denen Emotion entsteht. Nicht, daß er klappern würde – sein Verdeck ist waschstraßendicht, seine Karosserie mit viel Intelligenz konstruiert, aber sie verleugnet ihr offenes Wesen nicht. Mit den weichen Federn und den sehr straffen Dämpfern, vornehmlich an der Hinterachse, absorbiert der BMW bei schneller Fahrt Wellen und Querrillen ausgesprochen unwirsch. Wo der SLK auf der Autobahn bei hohem Tempo gelassen seine Bahn zieht, wird der Z3 nervös.

Die Landstraße jedoch ist das Revier des BMW, da wirkt er subjektiv leichter, dynamischer als der Mercedes. Die Z3-Schaltung arbeitet hinlänglich exakt, wo der SLK in der Kommunikation mit Kupplung und Antriebsstrang noch immer Lö-

STATT KAUFEN: ROADSTER MIETEN

Das schnelle Glück

Noch nicht bestellt, lange Wartefristen? Mieten ist leichter!

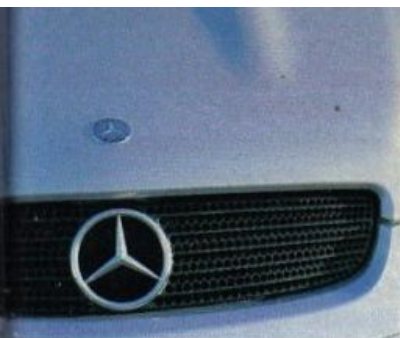
Sie wollen Ihren Roadster erst jetzt bestellen? Dann üben Sie sich schon mal in Geduld. Vor Mitte 1998, das ergab eine mot-Umfrage, ist der SLK in keiner Niederlassung zu bekommen; beim Z3 nennen die meisten Händler als frühesten Termin den Herbst 1997.

Oder Sie klingeln schon mal beim Vermieter an. Sixt Budget etwa (01 80/5 25 25 25) verspricht, den SLK ab Oktober bereitzustellen. Der Preis: 249 Mark, alle Kilometer inklusive, Vollkasko 69 Mark extra. Auch Carpartner (01 30/67 89, 01 80/22 21 21 51) möchte ab Oktober „in allen großen Wirtschaftszentren“ mit dem Mercedes starten; zum Tagstarif von 398 Mark gehören 500 Kilometer und die Versicherung. Die Redcar-Autovermietung, vorwiegend im Rheinland tätig (02 21/36 20 93), will ab dem ersten Quartal 97 mit dem Kompressor-SLK dabei sein.

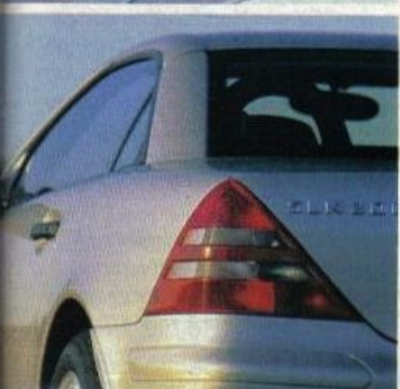
Redcar vermietet bereits jetzt den Z3 mit 115 PS, für 249 Mark täglich, einschließlich 300 Kilometer (Kasko extra); am Wochenende ab 390 Mark. Carpartner bietet den Z3 1.9 für 348 Mark täglich an, inklusive 500 Kilometer und Versicherung.

Mercedes versucht auf die SLK-Nachfrage so gut wie möglich zu reagieren: Die Werbekampagne wurde auf Eis gelegt, die Planziffern für die 97er Produktion durch verordnete Mehrarbeit von 35 000 auf 42 000 hochgefahren. BMW hat beim Z3 nunmehr zumindest die Kammlinie von 200 Autos täglich erreicht. ar





SLK-Eleganz: Die Powerdome auf der Haube erinnern an den klassischen Flügeltüren-SL, die hinteren Dachpfosten sind schlank. Das fummelige Einfach-Windschott ist wirkungsvoll



cher in den Socken hat. Das enge Zusammenspiel von Motor, Gas und Bremse vermittelt im BMW unmittelbaren Kontakt zur Straße. Und die Lenkung hat mehr Direktheit und Rückmeldung als das Kugelumlauf-System des Mercedes, das beim schnellen Richtungswechsel etwas langsamer anspricht und um die Mittellage gefühllos wirkt – der SLK-Fahrer lenkt anfangs stets stärker ein, als er möchte.

Der Mercedes verlangt einige Gewöhnung, und wer Vertrauen zu ihm aufgebaut hat, kann die Stärken des Fahrwerks beim Slalom und in der Ausweichgasse ermitteln. Konsequenterweise ist es ohnehin; die Überraschung liegt darin, wie willig und schnell sich der Roadster bewegen läßt. Die degressiven Gasdruck-Dämpfer und die Zuganschlagfedern reduzieren das Rollen um die Längsachse; der Grenzbereich liegt hoch, erst kurz

vor dem Limit beginnt das Auto geringfügig zu untersteuern.

Die Gewichtsverteilung des SLK von 51:49 ist noch eine Winzigkeit ausgewogener als die des Z3, seine vordere Spur wesentlich breiter. Auch ohne elektronische Hilfsmittel hat die Raumlener-Hinterachse exzellenten Grip und läßt das Auto beim Lastwechsel leicht beherrschbar bleiben.

Der Z3-Testwagen stand, ebenso wie der SLK, auf optionalen 16 Zoll-Rädern mit breiten Reifen. Dazu hatte er ein 25prozentiges Sperrdifferential – ab sofort gibt's das nur noch im Paket mit dem Sportfahrwerk – und das unauffällig regelnde ASC+T an Bord.

Das System auszuschalten, ist so reizvoll wie heikel, denn der BMW mit seiner Schräglener-Hinterachse kann sich im Verlauf beherrschter Kurven vom sanften Untersteurer zur lustigen Heckschleuder verwandeln. Diese Auslegung bereitet Könnern auf der Straße mächtig Spaß, macht das Auto aber im Slalom schwer beherrschbar, zumal die weichen Federn für spektakuläre Seitenneigung sorgen und rasch auf Block gehen. Bei der Bremsprüfung standen Z3 wie SLK ohne Fehl und Tadel da, die unbelüfteten vorderen Scheiben des BMW waren kein Nachteil.

Beide Roadster, SLK wie Z3, sind echte Produkte ihrer Marken, in ähnlicher Weise wie C-Klasse und 3er. Der BMW ist Spielzeug, Sportgerät, der Mercedes muß sich im Spannungsfeld zwischen Schwere und Leichtigkeit seine Position erkämpfen. Die ersten Beobachtungen jedenfalls zeigten, daß es doch ein recht soigniertes Publikum ist, das sich dem Stern-Roadster zuwendet – kein Wunder, daß Mercedes den SLK besonders gern in Silbergrau lackiert.

Der SLK gewinnt diesen Vergleichstest als das perfektere Auto, aber der aufregendere Roadster ist der Z3. Eine mot-Punktwertung entsteht im Großhirn, der Spaß am offenen Auto durch Hormonausschüttung. Viel hat das miteinander nicht zu tun. □



BMW

Der bullig gezeichnete Z3 verliert den Vergleichstest deutlich – dennoch ist er der Sportwagen, der mehr anmacht. Der bissige Antrieb, der enge Kontakt zur Straße, die zügige Offenheit – BMW hat es verstanden, ursprünglichen Roadster-Fahrspaß in ein modernes Auto zu transportieren und ein paar Kanten dranzulassen. Dafür allerdings vergeblich das mot-Testschema keine Punkte.

MERCEDES

Der elegante SLK mit seinem ingenieösen Vario-Dach ist die Neuerung des Roadsters. Hohe Sicherheit und Steifigkeit, kultivierter Antrieb, so agiles wie problemloses Handling – der kleine Mercedes ist so unauffällig perfekt, daß er schon fast wieder steril wirkt. Die wirkliche Sensation aber ist sein Preis – gut 50 000 Mark für zwei Autos, eins für den Sommer und eins für den Winter.

mot Urteil

Bewertungskriterien	Max. Punktzahl	BMW Z3 1.9	Mercedes SLK 200
ALLTAG / NUTZEN			
Zustieg vorn	10	3	4
Zustieg hinten	10	–	–
Platz vorn	20	9	12
Platz hinten	10	–	–
Raumausnutzung	10	2	3
Sitze vorn	15	10	13
Sitze hinten	10	–	–
Gepäckraumgröße	10	1	2
Variabilität/Beladbarkeit	10	2	3
Zuladung	10	1	2
Übersicht	10	4	6
Ausstattung	20	14	14
Bedienung/Ergonomie	20	16	15
Heizung/Lüftung	15	14	14
Qualitätseindruck	20	13	14
Summe Nutzen	200	89	102
FAHREN / SICHERHEIT			
Motorcharakteristik	20	15	16
Motorlaufruhe	5	3	4
Gangwechsel	10	8	5
Getriebestufung	5	5	5
Traktion	5	4	5
Überholweg	10	8	8
Spitze	5	5	5
Bremsen kalt	20	16	16
Bremsen warm	10	9	9
Lenkung	10	9	7
Geradeauslauf	5	4	4
Kurvenverhalten	20	16	18
Ausweichen unbeladen	15	12	13
Ausweichen beladen	10	7	8
Innengeräusche	10	3	6
Federung/Dämpfung	20	12	15
Licht	10	7	7
Airbag	5	4	4
Gurtsystem	5	4	4
Summe Fahren	200	151	159
KOSTEN / UMWELT			
Kaufpreis	20	7	6
Verbrauch	30	15	15
Kraftstoffkosten	10	4	4
Abgasreinigung	5	5	5
Steuer	5	3	3
Versicherung	10	6	6
Garantie	5	4	1
Wiederverkauf	10	7	7
Recycling	5	3	3
Summe Kosten	100	54	50
mot Urteil	500	294	311