





Vergleich: Mercedes SLK/BMW Z3/Alfa Spider

# Die Sonnen-Könige

*Der Mercedes SLK soll als hellster Stern am Cabrio-Himmel strahlen. Dort leuchten aber auch BMW Z3 und Alfa Spider. Ein emotionaler Vergleich.*



**Sportlich, leicht, kurz: Der athletische Auftritt des SLK macht seinem Namen Ehre.**



**R**oadster kennen nur eine Fahrtrichtung – zur Sonne. Beim ersten warmen Lichtstrahl schwärmen sie aus und kurven über die Landstraßen wie Bienen über eine Blumenwiese. Fahrten, die in vielen Limousinen zur Qual werden, verwandeln Roadster mit Leichtigkeit in ein Vergnügen. Sie machen Landschaften sinnlich erfassbar, saugen die Sonnenenergie auf und zaubern daraus ein Lächeln auf die Gesichter ihrer Insassen.

Wetter – auch schlechtes – wird zum unmittelbaren Erlebnis. Wenn der Regenschauer aufs Stoffverdeck prasselt, weißt du erst, wie naß es draußen ist. Soweit das Lehrbuch. Seit den Kindertagen des Autos hatte es uneingeschränkt Gültigkeit. Wer sich nicht an die Definition hielt, war kein echter Roadster, basta! Nun gibt es eine Ausnahme, einen Präzedenzfall, und wer anders

sollte ihn schaffen als Mercedes-Benz? Er heißt SLK und ist ein Roadster mit Stahldach.

Für gewöhnlich liegt dieses Dach zusammengeklappt wie ein Sandwich im Kofferraum und nimmt dem Gepäck viel Platz weg. Der SLK ist dann ein offener Zweisitzer, und was für einer! Ein kurzer, flacher Keil auf großen Rädern – gleichzeitig ultra-progressiv und gespickt mit historischen Zitaten aus dem Mercedes-Almanach.

Einige fallen ins Auge: Der klassische Mercedes-Stern funktelt im Lenkrad und auf der Motorhaube, und da sind auch die beiden Höcker wieder, die vor über 40 Jahren schon die Kraft des 300 SL erahnen ließen. Andere Zitate sind subtiler: Der Radstand (2400 mm) stimmt auf den Millimeter genau mit dem des „Pagoden“-SL überein, und die cremefarbenen Zifferblätter sind eine Verbeugung vor den

**Die Sitze sind mustergültig geformt. Kleine Überrollbügel sollen beim Salto mortale Schutz bieten.**



SLK-Vorfahren aus den 60ern. Der kleine Zweisitzer ist stolz auf seine Vergangenheit. Doch er steht auch mit allen vier Rädern in der Gegenwart.

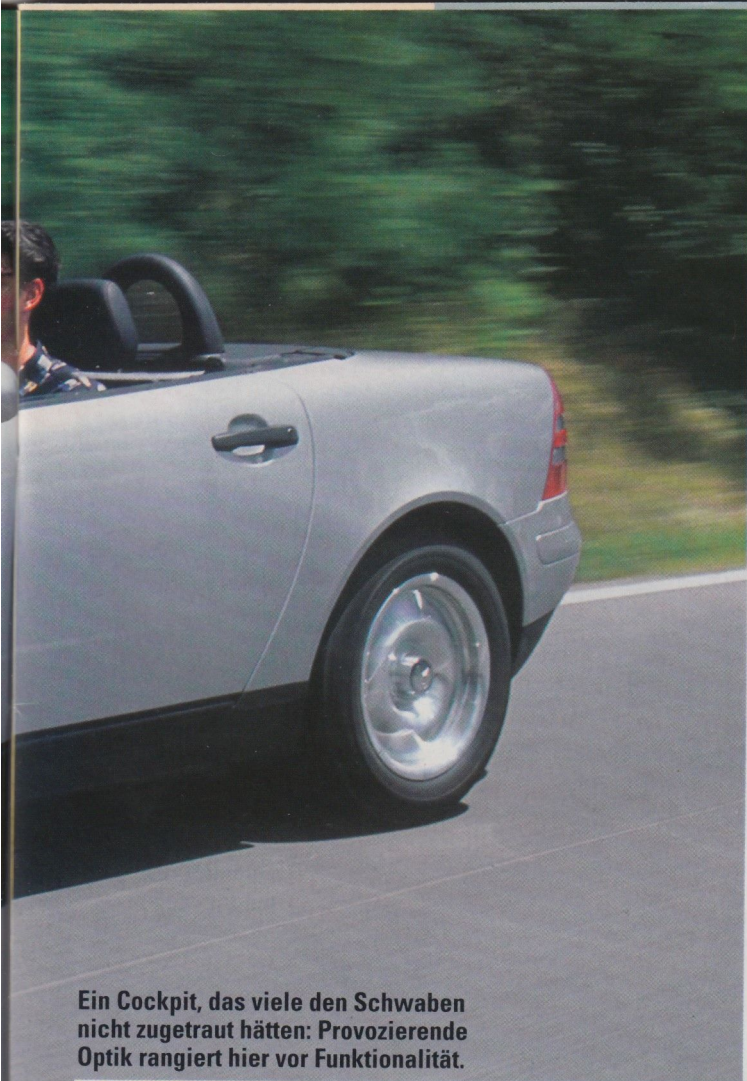
### **C-Klasse-Technik betörend verpackt**

Die Heckpartie mit spitz zulaufenden Rückleuchten macht deutlich, wem der SLK die meisten seiner Erbanlagen verdankt – der C-Klasse. Die Motoren und Getriebe, die Lenkung und die Grundkonzeption des Fahrwerks stam-

men von der kleinen Mercedes-Limousine ab. Auch einige Bedienelemente im Innenraum sind Leihgaben aus der C-Klasse. Die nüchternen Lüftungsdüsen, das Radio und diverse Schalter stehen in provozierendem Kontrast zum mutig-verspielten Cockpit, das sich hier in rot-schwarz, seiner stärksten Farbkombination, präsentiert.

Erstmals seit Jahrzehnten muß sich die Funktionalität in einem Mercedes der Optik unterordnen. Der SLK hat einen Drehzahlmesser, der nicht op-





Ein Cockpit, das viele den Schwaben nicht zugetraut hätten: Provozierende Optik rangiert hier vor Funktionalität.



Gelochter Grill, Scheinwerfer im Stil der großen Coupés.



Der „Wunderdeckel“ des Kofferraums öffnet sich auch verkehrt herum.

## Der SLK verspricht den nervenkitzelnden Drahtseilakt, aber mit Netz und doppeltem Boden



Serienmäßig rollt der SLK auf geschmiedeten Alurädern.

timal ablesbar ist und einen arg kleinen ovalen Innenspiegel.

Eine andere Mercedes-Domäne hält sich geschickt im Hintergrund: die Sicherheit. Natürlich hat der SLK zwei Airbags und kräftige Stahlrohre im Frontscheibenrahmen.

Nichts davon stört seinen leichtfüßigen, unbeschwerten Auftritt. Sidebags – wer hat nach ihnen gefragt? – sind auf Wunsch lieferbar. Zwei kleine Überrollbügel lugen wie Gedankenstützen hinter den Sitzen hervor – der SLK riecht

nach Abenteuer, er verspricht den nervenkitzelnden Drahtseilakt, aber mit Netz und doppeltem Boden.

So ist auch seine Dachkonstruktion zu verstehen. Der SLK spielt den Roadster nur, solange der Fahrer es will. Auf

Wunsch verwandelt er sich per Knopfdruck in ein zweisitziges Coupé mit stabilem Dach und heizbarer Heckscheibe – leise, komfortabel, sicher, ohne alle vermeintlichen Nachteile, die das Roadster-Fahren bei Regen und Kälte mit sich bringt und die einem perfekten Mercedes schlecht zu Gesicht stehen.

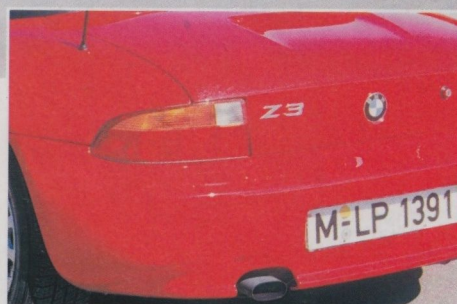
Und wie fährt er sich? Was für eine Frage! Der SLK fährt sich so, wie er aussieht. Kein Mercedes mit weniger als 200 PS hat je soviel Spaß gemacht, so viel ungetrübte Fahrfreude vermittelt. Nichts kann sein Fahrwerk aus der Ruhe bringen. Tempo und Kurvenradius werden zur Nebensache, der SLK folgt mit der Ergebnisheit



Der Z3 hat die verschwenderischen Proportionen der Marilyn-Monroe-Ära.



Herausfordernder Blick, geblähte Nüstern: Er weiß, was er will.



Flacher Popo mit formschön integrierter Bremsleuchte.



Das schlichte Cockpit nehmen BMW-Kenner kaum noch wahr.

eines dressierten Schäferhundes den Lenkbefehlen des Fahrers. Eine Vollbremsung in der Kurve? Na gut, wenn es sein muß. Lastwechselreaktionen – Fehlalarme. Die Federung ist für Roadster-Verhältnisse sanfterhaft. Bodenwellen und gro-

ben Schlaglöchern nimmt das Fahrwerk jeden Schrecken und dämpft sie zuverlässig auf ein gut erträgliches Maß ab.

Auch der Fahrtwind darf selbst bei versenkten Seitenscheiben nur mit sanfter Gewalt an den Haaren der Mer-



Die Sitze sind dünner und unkomfortabler als im SLK.

cedes-Passagiere zerren. Die Aerodynamiker haben ganze Arbeit geleistet. Es wirbelt, aber es zieht nicht.

## Z3 und SLK sind wie Whisky und Cognac

Genau dies ist der Punkt, wo wir den BMW Z3 ins Spiel bringen müssen. Wer nämlich glaubte, die kleinen Roadster seien alle gleich, merkt spätestens beim Wechsel zwischen SLK und Z3, daß Welten dazwischen liegen können. Mercedes und BMW unterscheiden sich im Design so stark wie im Charakter. Sie sind wie Cognac und Whisky, der eine schmei-

chelnd-mild, der andere rau und urwüchsig. Wo der SLK den kultivierten, überlegenen Perfektionisten gibt, ist der Z3 ganz Spielzeug, übermütig und puristisch im Sinne seiner geistigen Vorbilder, die nicht im Hause BMW, sondern auf der britischen Insel zu suchen sind. Sie heißen Triumph, Healey und MG und führen zu Anfang der 60er gerade aufgrund ihres einfachen, schnörkellosen Wesens schnurstracks in die Herzen der Amerikaner.

Genau das soll auch der Z3, und deshalb ist er aus dem selben Holz geschnitten. Er verwandelt jede Landstraße in den Sunset Boulevard, jeden Steuerberater in einen Sunnyboy, der die Philosophie-Vorlesung am College schwänzt und den Sinn des Lebens statt dessen in der nächsten Eisdielen sucht. Wer sein schlichtes 3er-Cockpit und die harmlosen Vierzylinder unter der beeindruckenden Haube kritisiert, hat den Z3 nicht begriffen. Wer ihm ein Windschott aufzwingt, um den Hurrikan im Cockpit zu bändigen, kastriert den BMW.



## Wer es wagt, dem Z3 ein Windschott aufzuzwingen, kastriert ihn

Alfa hat diesem Sakrileg allein aus stilistischen Gründen einen Riegel vorgeschoben. In der Spider-Preisliste ist kein Windschott verzeichnet. Es würde die dramatische Linienführung des Autos zerstören.

Ein Alfa Spider sollte nicht anders aussehen als der hier gezeigte – schwarz mit roten Ledersitzen und Fußmatten. Seine teuflische Grimasse und die sündigen Polster haben magische Anziehungskraft. Wie's scheint, ist die Schlange im Alfa-Wappen zum Auto geworden. Schade nur, daß die Rundinstrumente in einer



Sonnenkönige im Land der Zitronen: Jeder von ihnen ist ein Siegertyp.

unappetitlichen Plastikwüste versinken.

Nebenbei: Der Alfa ist ein großzügiges Cabrio, eine Stimmungskanone, aber kein Roadster, obwohl er sich manchmal so benimmt. Auf schlechten

Straßen versetzt er eher, als in die Knie zu gehen. Jede Querruge dringt bis in die letzten Winkel vor. Die Karosseriestruktur wirkt leidlich stabil, doch die Anbauteile knistern beängstigend. Das gefütterte

Verdeck sitzt nicht optimal, unter dem Metallkragen ist es am besten aufgehoben. Die Zugluft im offenen Spider föhnt die Frisur elegant nach hinten, kräftige Nackenwirbel gibt es erst ab 140 km/h.



Die roten Alfa-Sitze sind jede Sünde wert, für das Cockpit sollten die Alfa-Designer Buße tun.



Pininfarinas Donnerkeil ist an Dramatik unübertroffen.





Drei Kandidaten für die Mille Miglia der 90er.



**Der böse Blick des Alfa wirkt in schwarzem Lack noch teuflischer. Die Scheinwerfer-Maske ist ein Geniestreich.**



**Das Heckleuchtenband ist typisch für Alfa Romeo. Im Kofferraum macht sich das Notrad breit.**

Der Spider hat als einziger im Trio Frontantrieb. Das ist kein Nachteil, wenn er sich so gekonnt in Szene setzt wie hier. Mühelos erreicht auch der Alfa hohe Kurvengeschwindigkeiten und stürzt sich dank einer mitlenkenden Hinterachse mit Feuereifer in jede Kehre. Untersteuern kennt er nur aus der Regenzeit. Gegenüber dem Mercedes SLK 200 und dem BMW Z3 1.9 hat der Alfa sogar noch einen Trumpf unter der Haube: den subjektiv tem-

peramentvollsten Motor. Es ist immer wieder eine Offenbarung, wie leidenschaftlich der Zweiliter mit Doppelzündung am Gas hängt und sich mit Trompetenklang bis auf 7000/min hochjubilert. Er hat hörbar Spaß an der Arbeit und lässt sich auch durch das hohe

Leergewicht des Spider nicht ermüden. Angeblich gibt es noch einen Dreiliter-V6...

Vor soviel Musikalität lüpfen Mercedes und BMW respektvoll das Dach. Ihre Motoren sind vergleichsweise brave Burschen ohne Gesangstalent, gleichwohl kräftig und mit guten Manieren ausgestattet. Der 140 PS-Vierzylinder aus dem BMW 318i passt gut in den Z3. Er ist damit nicht so schnell wie er aussieht, aber die Fahrleistungen reichen aus, um auf der Landstraße Spaß zu haben. Der willig und vibrationsarm hochdrehende Vierventiler und die an knackiger Präzision nicht zu überbietende BMW-Schaltung laden zu forscher Fahrweise ein. In Sachen Sound bleiben freilich Wünsche nach sechs Zylindern in Reih' und Glied offen.

Der Zweiliter-Motor des SLK stammt aus dem Limousinenprogramm und verrichtet dort im Mercedes C 200 unauffällig seinen Dienst. In einem mit Emotionen aufgeladenen Zweisitzer wie dem SLK wirkt er blaß und in mancher Hinsicht überfordert. Die durch die atemberaubende Erscheinung

**Der Alfa hängt leidenschaftlich am Gas und jubelt sich mit Trompetenklang bis auf 7000/min**

des SLK auf unfaire Höhe geschraubten Erwartungen bekommen schon einen Dämpfer, wenn sich der Motor nach dem Anlassen in Taxi-Manier schüttelt, bevor er in einen stabilen Leerlauf fällt. Auf dem Weg über das Drehzahlband schlägt der Vierzylinder sodann den näselnden Ton der Limousine an. Kraft genug hat er, aber einfach zu wenig Sportsgeist.

**Ein Integralhelm, zwei Stoffmützen: Der SLK verwandelt sich bei Bedarf in ein Coupé.**





Auch die Schaltung aus der C-Klasse kann ihre eher komfortable denn sportliche Auslegung nicht leugnen. Sie hat im SLK kürzere Wege, wirkt aber immer noch zu hakelig; es fehlt die sportliche Präzision.

Fazit: Der Z3 macht Laune, der Alfa Spider macht süchtig, der SLK macht ehrfürchtig. Er ist kein klassischer Roadster, er ist eine Klasse für sich – sein Zweiliter-Motor hält da nicht ganz mit, aber das kann den Fahrspaß kaum ernsthaft gefährden. *Karsten Rehmann*



## Alfa Spider TS 2.0 16V

## BMW Z3 1.9

## Mercedes SLK 200



### Motor & Kraftübertragung

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, Verdichtung 10,0:1, Bohrung 83,0 mm, Hub 91,0 mm, Hubraum 1970 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 110 kW/150 PS bei 6200/min, max. Drehmoment 186 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe, Frontantrieb.

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Verdichtung 10,0:1, Bohrung 85,0 mm, Hub 83,5 mm, Hubraum 1895 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 103 kW/140 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 180 Nm bei 4300/min; Fünfgang-Getriebe, Heckantrieb.

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Verdichtung 10,4:1, Bohrung 89,9 mm, Hub 78,7 mm, Hubraum 1998 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 100 kW/136 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 190 Nm bei 3700/min; Fünfgang-Getriebe, Heckantrieb.



### Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, unteren Querlenkern und Stabilisator; hinten an Mehrfachlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Querstabilisator.

Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, Querlenkern und Querstabilisator; hinten an Schräglenkern, Federn, Dämpfern und Querstabilisator.

Einzelradaufhängung, vorn an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern Gasdruckstoßdämpfern und Querstabilisator; hinten an Mehrfachlenkern, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfern.



### Maße und Gewichte

Länge/Breite 4285/1780 mm  
Leer-/Gesamtgew. 1370/1780 kg  
Tank-/Kofferrauminhalt 70/110 l

Länge/Breite 4025/1692 mm  
Leer-/Gesamtgew. 1175/1425 kg  
Tank-/Kofferrauminhalt 51/180 l

Länge/Breite 3995/1715 mm  
Leer-/Gesamtgew. 1195/1530 kg  
Tank-/Kofferrauminh. 53/145 (348) l



### Fahrleistungen/Verbrauch

Beschl. 0 – 100 km/h 9,7 s  
Höchstgeschwindigkeit 215 km/h  
Test-Verbrauch 11,2 l/100 km

Beschl. 0 – 100 km/h 9,3 s  
Höchstgeschwindigkeit 205 km/h  
Test-Verbrauch 9,8 l/100 km

Beschl. 0 – 100 km/h\* 9,7 s  
Höchstgeschwindigkeit\* 208 km/h  
EG-Verbrauch 9,1 l/100 km



### Preise

Grundpreis 47 700 Mark

Grundpreis

48 700 Mark

Grundpreis

52 900 Mark

\*Werksangaben



Freiheit, die wir meinen: Die Roadster vermitteln schon bei niedrigem Tempo mehr Fahrspaß als so mancher 300 PS-Bolide mit festem Dach.