

VERGLEICHSTEST BMW M Roadster gegen Mercedes SKL 32 AMG

Zug- und Druckr



SLK 32



...schinen



■ Lippenbekenntnis:
Optisch machen
der SLK 32 AMG und
der BMW M Roadster
nur dezent auf
sich aufmerksam

Der BMW M Roadster hat den Saugmotor aus dem M3 geerbt – 325 PS stark. Damit trifft er auf 354-Kompressor-PS im Mercedes SLK 32 AMG

Das Duell Mercedes gegen BMW ist ein immer wiederkehrendes, auf höchst unterschiedlichen Ebenen: ob in der Kompaktklasse, bei den Luxuslimousinen oder mittlerweile sogar bis hinauf zur Formel 1. Und auch bei den austrainierten Hochleistungssportlern für die Straße bietet der Länderkampf Baden-Württemberg gegen Bayern viel brisantes Potenzial. Zumal die beiden Kürzel der sportlichen Dependancen AMG und M GmbH das Heckblech zieren.

Aktuelles Beispiel ist die jüngste Version des BMW M Roadsters mit neuem M3-Motor, der seinen Bruder im Geiste – den Mercedes SLK 32 AMG – zum Shootout fordert und damit sogar einen spannenden Kampf der Konzepte entfacht: hoch drehender Saugmotor gegen aufgeladenes Kompressortriebwerk. Reihensechszylinder gegen 90-Grad-V-Maschine. Vierventiler mit variabler Nockenwellensteuerung (VANOS) gegen Dreiventiler mit Doppelzündung.

Die grundlegend unterschiedlich ausgelegten Antriebsvarianten folgen dennoch in einer identischen Zielsetzung: adäquate Leistung in allen Lebenslagen. Hierbei sind sich also AMG und die M GmbH einig. Power ist jederzeit abrufbar und beileibe nicht zu knapp bemessen.

Der M Roadster greift im neuen Modelljahr auf die Fähigkeiten des Sechszylinders aus dem aktuellen M3 zurück. Im Gegensatz zum viersitzigen Coupé verfügt der von 3201 auf 3246 Kubikzentimeter Hubraum angewachsene Motor im Zweisitzer nicht über 343, sondern 325 PS. Das hat seinen Grund in den knapp bemessenen Platzverhältnissen im Motorraum des Roadsters, die der Ansaugluftführung nicht den nötigen Freiraum zum uneingeschränkten Atmen des hoch drehenden Vierventilers gewähren.

Mit einem derartigen Notstand hat der SLK nicht zu kämpfen. Konzeptionell bietet der Sechszylinder-V-Motor, der auch im C 32 AMG Dienst tut, derart kompakte Baumaße, um uneingeschränkt mittschiffs unterzukommen. Mit seinen 354 PS, die einem Leergewicht von 1480 Kilogramm entgegenstehen, unterbreitet der SLK den kritischen Augen der sportlich orientierten Klientel ein bestechendes Leistungsgewicht von 4,2 Kilogramm pro PS. Wenngleich der Unterschied zum M Roadster nur verschwindend gering ausfällt – sein PS-Nachteil attestiert dem BMW ein Leistungsgewicht von 4,4 kg/PS.

Rundenzeiten Kleiner Kurs Hockenheim

Zwei Konzepte auf gleichem Niveau

Trotz seines Traktionsnachteils und des Automatikgetriebes liegt die Rundenzeit des SLK auf gleichem Niveau mit der des M Roadsters. Zwar zeigt sich der BMW agiler beim Einlenken und

bietet mehr Traction aus den Kurven. Die Werte belegen jedoch, dass die Pirelli-Bereifung des SLK in langsamen Kurven mehr Seitenführung aufbaut als die Michelin-Pneus des BMW.



BMW M Roadster 1.18,2 min
Mercedes SLK 32 AMG 1.18,5 min

■ **Suchtmittel:** Oben ohne im M Roadster gleicht einer Verführung – hervorgerufen durch bestechende Fahr-
dynamik und von einem betörenden Sechszylinder-Sound untermalt

Trotz seiner besseren Traktion vermag der M den Leistungs-nachteil beim Sprintvergleich nicht auszumerzen. Während der BMW aus dem Stand in 5,2 Sekunden auf Tempo 100 schnalzt, attestiert das 2D-Mess-System dem



AMG-Mercedes für die identische Übung eine Zeit von 5,0 Sekunden. Die Verhältnismäßigkeit der Spurtstärken zieht sich konsequent bis auf 200 km/h hin, die der BMW nach 18,1 und der SLK nach 17,6 Sekunden erreicht. Dabei entpuppt sich der Einsatz der Fünfstufenautomatik, mit der der SLK ausschließlich vom Band rollt, keineswegs als Nachteil. Im Gegenteil:



■ **Man fühlt sich wohl im aufgeräumten, aber nicht aufregenden M-Cockpit. Die Sitze passen perfekt, und auch die Bremsanlage ist überzeugend**

Das Speed-Shift genannte Getriebe trägt hierbei seinen Namen zu Recht. Die äußerst zügig ablaufenden Gangwechsel lassen den Kompressor-Roadster wie vom Kata-

■ **Prunkstück:** Im Gegensatz zum 343 PS starken M3 leistet der Vierventiler im M Roadster 325 PS – mehr als genug für 1,4 Tonnen Leergewicht



strophe lässt es auch der M Roadster – künstlich eingebremst – bewenden. Und – den wahren Sportfahrer wird's freuen – der Weg dorthin führt über ein exaktes und mit kurzen

Wegen gesegnetes Fünfgang-Schaltgetriebe. Dass die sechsstufige Schaltbox aus dem M3 nicht den Weg in den offenen Zweisitzer findet, ist wieder auf die mangelnden Platzverhältnisse zurückzuführen.

Die knappen Ausmaße des Cabrios tragen durch das einhergehende geringere Gewicht aber auch positive Früchte, weil sich das neue Triebwerk spritziger präsentiert, als dies im M3 der Fall ist. Um die hohe Masse des M3 (immerhin knapp 1600 Kilogramm) standesgemäß auf Trab zu bringen, verlangt der Sechszylinder nach reichlich Drehzahl.

Im Roadster hingegen tut sich der Vierventiler spürbar leichter, bereits ab dem mittleren Drehzahlbereich eine gehörige Portion Schub bereitzustellen. Dennoch rangieren die Elastizitätswerte unter denen des M3, was einfach am enger gestuften Sechsganggetriebe liegt.

Im Gegensatz zum Vorgänger zeigt sich der aktuelle M Roadster zumindest in der vierten Fahrstufe durchzugstärker. Mit der alten Motorisierung dauerte der

Zwischenspur von 80 auf 160 km/h noch 12,5 Sekunden. Die neue Maschine erledigt die gleiche Übung in 11,5 Sekunden.

Die akustische Unterma- lung bleibt hingegen wie eh und je betörend und läuft dem stämmigen M3 Coupé ohne Einschränkung den Rang ab. Während der M3 teilweise gar blechern, fast schon gequält klingt, dringt im offenen Sportler durch die Bank ein satter Sechszylinder- sound ans Ohr der Insassen – wie es sich für einen wahren Sportmotor eben gehört.

Klanglich steht auch der SLK 32 der direkten M-Konkurrenz in nichts nach. Während der durch eine elek- tromagnetische Kupplung erst bei voller Leistungs- abfrage ins System integrierte Kompressor akustisch nicht in Erscheinung tritt, tut dies der 3,2-Liter-V6 in allen Lebenslagen und in einer fülligen, basslastigen Tonart.

Nicht nur hierin unterschei- det sich der SLK deutlich von der identisch motorisierten C-Klasse-Limousine. Der Mer- cedes-interne Quervergleich klappt allerdings in vielen Bereichen weiter auseinander, als dies bei BMW der Fall ist. Denn wie der Supertest des C 32 bewiesen hat (Ausgabe

9/01), fehlt es der kraftvollen Limousine deutlich an sport- lichem Profil.

Beim SLK wurde hingegen an den athletischen Anlagen nicht gespart. Auch wenn man die Leistungsbereitschaft des kräftigen V6-Motors außer Acht lässt, wartet der AMG mit fahr- dynamischen Fähigkeiten auf hohem Niveau auf – wie die Run- denzeit in Hockenheim unter Beweis stellt.

Mit 1.18,5 Minuten fin-

det sich der SLK 32 durchaus im Bereich solch ausgewie- sener Sportskanonen wie bei- spielsweise dem Porsche 911 wieder. Als Hemmnis auf dem engen badischen Parcours erweist sich jedoch das Fehlen einer Differenzialsperre, da

beim Herausbeschleunigen das kurveninnere Rad ver- zweifelt nach Grip sucht.

Und auch die Speedshift- Automatik ist nicht der Weisheit letzter Schluss – zumindest bei manueller Gangwahl auf der Renn- strecke, wo der Automat teilweise etwas hektisch mehr Fahrstufen als angewählt zurückschaltet. In der D-Stel- lung arbeitet das System aber weitestgehend zufrieden stel- lend und setzt die Schaltpunk- te vor und nach

■ Der AMG-SLK steht auf der identischen Reifengröße wie der M Roadster. Der Innenraum ist gefällig. Die Sitze sind komfortabler ausgelegt



■ Eingerahmt: Zwischen den beiden Zylinderbänken findet der Schrauben- kompressor Platz, der dem V6 zu einer Leistung von 354 PS verhilft



den Kurven – so, wie man es sich wünscht.

Auch bei der Abstimmung des Fahrwerks bleiben keine Wünsche offen. Die Feder- Dämpfer-Auslegung gelang den AMG-Ingenieuren betont sportlich, ohne die stark reduzierte Seitenneigung mit

■ Safety first: Auch bei deaktiviertem ESP bleibt die fahrerische Freiheit des SLK-Piloten eingeschränkt



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Messbedingungen:
 Lufttemperatur24° Celsius
 Asphalttemperatur .28° Celsius
 Luftdruck.....1010 mbar

	BMW M Roadster	Mercedes SKL 32 AMG
Motor	Sechszylinder-Reihenmotor	Sechszylinder-V-Motor Komp.
Ventile	4 pro Zylinder	3 pro Zylinder
Bohrung mal Hub	86,4 x 91,0 mm	89,9 x 84,0 mm
Hubraum	3246 cm ³	3199 cm ³
Leistung	325 PS bei 7400/min	354 PS bei 6100/min
Drehmoment	350 Nm bei 3250/min	450 Nm bei 4400/min
Bremsen Ø v/h	315/315 mm	330/300 mm
Bereifung (VA)	Michelin Pilot Sport 225/45 ZR 17	Pirelli P Zero 225/45 ZR 17
Bereifung (HA)	245/40 ZR 17	245/40 ZR 17
Leergewicht	1435 kg	1480 kg
Länge x Breite x Höhe	4025 x 1740 x 1266 mm	4010 x 1712 x 1270 mm

Beschleunigung		
0 - 40 km/h	1,7 s	1,6 s
0 - 60 km/h	2,6 s	2,5 s
0 - 80 km/h	3,9 s	3,6 s
0 - 100 km/h	5,2 s	5,0 s
0 - 120 km/h	6,9 s	6,7 s
0 - 160 km/h	11,5 s	11,0 s
0 - 180 km/h	14,8 s	14,0 s
0 - 200 km/h	18,1 s	17,6 s

Elastizität		
im 4./5. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,7 s / 4,2 s	- / -
bis 120 km/h	5,6 s / 8,0 s	- / -
bis 140 km/h	8,4 s / 11,9 s	- / -
bis 160 km/h	11,4 s / 15,6 s	- / -

Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h
Kleiner Kurs Hockenheim	1.18,2 min	1.18,5 min

Bremsweg		
aus 100 km/h (kalt)	37,8 m	37,8 m
Verzögerung	10,2 m/s ²	10,2 m/s ²
aus 100 km/h (warm)	37,5 m	38,2 m
Verzögerung	10,3 m/s ²	10,1 m/s ²
aus 80% v _{max}	154,3 m (200 km/h)	145,6 m (200 km/h)
Verzögerung	10,0 m/s ²	10,6 m/s ²
Testverbrauch (Super Plus)	14,2 L/100 km	15,0 L/100 km
Grundpreis	97 100 Mark	111 169 Mark

sport auto Wertung	BMW M Roadster	Mercedes SKL 32 AMG
Kleiner Kurs Hockenheim	1.18,2 min 5	1.18,5 min 5
Slalom (18 m)	64,1 km/h 6	64,2 km/h 6
0 - 160 - 0 km/h (Beschl.-Bremspr.)	15,8 s 6	15,1 s 6
100 - 0 km/h (Bremsprüf., warm)	37,5 m 5	38,2 m 5
Elastizität (80 - 160 km/h)	15,6 s* 5	7,4 s** 6
Preis-Leistungs-Verhältnis	298 Mark/PS 5	322 Mark/PS 4
Summe (maximal 36 Punkte)	32	32

* Im höchsten Gang; ** im Automatikmodus

Auf den Punkt gebracht

Der Fahrspaß in trauter Zweisamkeit, in einem potent motorisierten, offenen Auto – das ist grundsätzlich der einzige gemeinsame Nenner, mit dem der **BMW M Roadster** und der **Mercedes SLK 32 AMG** diesen Vergleich antreten. In ihren Konzepten – wie beispielsweise Motor-, Getriebe- und Dachkonstruktion – unterscheiden sich die Power-Roadster grundsätzlich.

Das ermittelte Ergebnis bringt diese Cabrios dennoch wieder auf einen Level. Subjektiv vermittelt der BMW zwar den reineren Fahrspaß. Aber auch wenn der SLK 32 AMG

den höheren Komfort bietet, kann der Mercedes dem BMW in allen Bereichen der zweifelhafte stark fahrdynamisch ausgerichteten sport auto-Wertung das Wasser reichen.

Die Entscheidung für einen der beiden Kontrahenten entscheidet schlussendlich der persönliche Geschmack.



■ sport auto-Redakteur Jochen Übler



„M Roadster oder SLK 32 AMG? Eine Frage des persönlichen Geschmacks“

einer unkomfortablen Härte zu erkaufen. Dieses gelungene Rüstzeug stimmt das Fahrverhalten des SLK auch im Grenzbereich grundsätzlich neutral. Mittels des potenten Motors sind Ausfallschritte mit dem Heck zwar jederzeit abrufbar. Doch auch bei ausgeschaltetem ESP sind solche Kapriolen nur begrenzt möglich, da der Bremseneingriff nicht komplett zu deaktivieren ist.

Der M Roadster folgt hier schon unverwässerter dem Begriff des uneingeschränkten Fahrspaßes. Zwar verfügt auch der Bayer über ein elektronisches Stabilitätssystem. Der Druck auf den dazugehörigen Knopf löst jedoch alle vorprogrammierten Fesseln und fordert gleichzeitig die ganze Aufmerksamkeit des Piloten.

Nicht etwa, dass sich der M Roadster im Grenzbereich weniger neutral als der SLK benehmen würde. Vielmehr ist einfach die Verlockung zu groß, die mit einer 25-prozentigen Differenzialsperrung ausgerüstete Fahrmaschine gezielt im Drift ums Eck zu bewegen – auf abgesperrem Terrain versteht sich – wie beispielsweise auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim.

Dort fühlt sich der M nicht nur jenseits der Haftgrenze in seinem Element. Trotz seines Leistungsmankos von knapp 20 PS schiebt er mit einer Rundenzeit von 1.18,2 Minuten seinen Kühler um 0,3 Sekunden vor dem SLK über den Zielstrich.

Den Vorteil erarbeitet sich der BMW durch seine ausgeprägter definierte Fahrdynamik. Er lässt sich dank seiner präziseren Lenkung noch agiler um den 2,6 Kilometer langen Kurs treiben, bietet mehr Traktion und verfügt über einen exakteren Druckpunkt der Bremse.

An einer standesgemäßen Verzögerung mangelt es beiden Power-Roadstern nicht. Im kalten wie im warmen Zustand packen die nahezu identisch dimensionierten Bremsanlagen – wie es sich für einen Sportwagen gehört – mit Verzögerungswerten von über 10 m/s² zu. Eine ähnliche Einigkeit herrscht auch beim 18-Meter-Slalom, den der SLK mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,2 km/h, der M Roadster mit 64,1 km/h meistert.

Diese Übung scheint stellvertretend für die Summe der Daten dieses Vergleichs zwischen BMW M Roadster und SLK 32 AMG zu stehen. Und so ergibt sich letztlich ein eindeutiges Fazit: Gleichstand, trotz der unterschiedlichen Motorkonzepte.

Zwar ist der SLK durch sein Automatikgetriebe, die weniger stark konturierten Sitze und seine aufwendige Dachkonstruktion grundlegend mehr dem Komfort verpflichtet als die pure Fahrmaschine M Roadster. Doch hinsichtlich der fahrdynamischen Fähigkeiten steht der Mercedes dem BMW in nichts nach.

Jochen Übler