

German Oben

Die Karten werden neu gemischt bei den deutschen Roadstern. Der **Mercedes SLK 320** ist mit einem Sechszylinder erstarkt, der **Audi TT Quattro** versucht, mit überarbeitetem Fahrwerk und ESP aus seinem Formtief zu kommen. Den beiden stellen sich der **BMW Z3 2.8** und der **Porsche Boxster**. ▷



Die Gemeinsamkeit beschränkt sich aufs offene Dach. Technisch sind die Roadster höchst unterschiedlich

Nach zähem Ringen der Ärzte ist der Patient genesen. Der Audi TT, durch problematische Fahreigenschaften zu zweifelhafter Publicity gekommen, bleibt jetzt auf Kurs. Eine Spoilerlippe auf dem Kofferraumdeckel und ein neu abgestimmtes Fahrwerk haben dem einst in bestimmten Grenzsituationen kritischen Eigenleben der Heckpartie ein Ende gesetzt. Im Extremfall sorgt ESP dafür, dass der TT nicht mehr ins Schlingern kommt.

So weit die guten Nachrichten. Aber trotz der Nachbesserung ist der TT kein Kurvenkünstler geworden, der die Konkurrenz alt aussehen lässt. Häufiger ESP-Einsatz bei forcierter Fahrweise zeigt, wie stark er auf die elektronische Hilfe angewiesen ist. Das Eigenlenkverhalten erscheint nach wie vor weniger exakt definiert als bei der Konkurrenz.

An die Grenze getrieben, fehlt es dem TT an einem eindeutigen Bekenntnis zum Unter- oder Übersteuern. Beides ist innerhalb der vom ESP gesetzten Grenzen möglich, was nicht dazu beiträgt, das Sicherheitsgefühl zu fördern. Bestnoten erhält der Audi auch deswegen nicht, weil die Agilität seines Handlings unter der Fahrwerkskur gelitten hat.

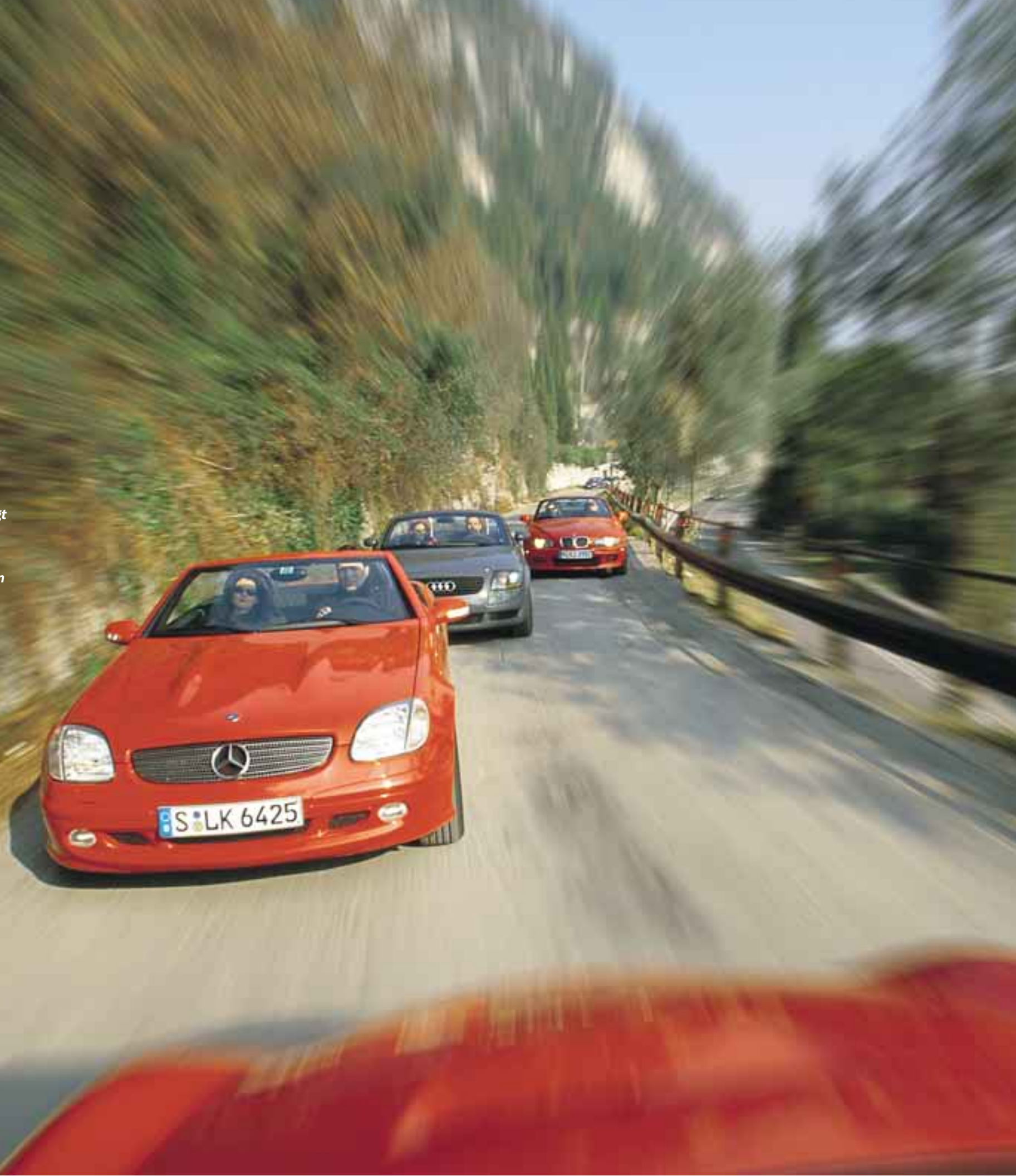
Stressfreier, keine Frage, ist sportliches Kurvenwedeln mit einem von vornherein präzise definierten Fahrverhalten. Das beste Beispiel dafür liefert der Porsche Boxster. Daran ändert auch nichts, dass Porsche für den Boxster kein ESP anbietet.

Der Boxster folgt seinem Fahrer gewissermaßen auf Schenkeldruck. Mit den präzisesten Lenkreaktionen, einer Agilität, die klar die Vorzüge des Mittelmotorkonzepts erkennen lässt, und einem sich gutmütig durch leichtes Schieben über die Vorderräder ankündigenden Grenzbereich beschreibt er mit höchster Treffsicherheit den Begriff des sportlichen Fahrvergnügens.

Beim Bremsen allerdings beschränkt sich der fast schon traditionelle Porsche-Vorsprung auf die hervorragende Dosier-

FOTOS: H.D. SEUFERT

Auf kurvenreichen Strecken liegt der Porsche Boxster mit dem besten Handling vorn



SLK 320

Leise und gut gefedert, ist der Mercedes SLK mehr komfortables Cabrio als kerniger Sportwagen



Kurze Schaltwege: neues Sechsganggetriebe

Die Alublenden haben das SLK-Cockpit schöner gemacht



Der Sechszylinder zeichnet sich durch sehr gute Laufkultur und hohe Durchzugskraft aus



Neues Design: 16-Zoll-Leichtmetallräder



Die Sitze sind viel bequemer geworden und bieten gute Seitenführung



Der hoch drehende Motor und das messerscharfe Handling bestimmen den Porsche Charakter



Das geöffnete Dach muss nicht extra abgedeckt werden



Mit montiertem Windschott verschwinden die Wirbel. Aber der Motorsound bleibt



Kleine Instrumente, einfallsloses Styling: Das Cockpit des Porsche wirkt nicht hochwertig

Das Verdeck des Boxster versenkt sich auf Knopfdruck in wenigen Sekunden



Kofferraum hinten: nicht für wärmeempfindliches Gepäck



Kofferraum vorn: geräumig, aber wegen zerklüfteter Form nicht gut nutzbar

barkeit. Denn auch die Bremsen der Konkurrenz verzögern exzellent.

Der BMW kommt in den Fahreigenschaften dem vom Porsche definierten Sportwagen-Ideal am nächsten. Mit seiner beim Gasgeben spürbar aufsteigenden Frontpartie und dem bei engagierter Gangart fröhlich schwänzenden Heck wirkt er auf sehr sympathische Art altmodisch.

Ihn schnell zu bewegen ist ein ursprüngliches Vergnügen, gepaart mit hoher aktiver Fahrsicherheit. Wie der Porsche hält der BMW keine Überraschungen für seinen Fahrer bereit.

Seine sehr exakte Lenkung vermittelt das gute Gefühl, ihn sicher in der Hand zu haben. Die elektronische Stabilitätskontrolle (1500 Mark) hat deshalb nur wenig zu tun. Ihr Einsatz bleibt auf das Ausbügeln grober Fahrfehler beschränkt.

Der Mercedes kann da nicht mit, wenngleich er auf den Bonus des serienmäßigen ESP verweisen kann. Wer es ausschaltet, um dem SLK auf den Zahn zu fühlen, erkennt ein extrem gutmütiges Fahrverhalten. Seine Berechenbarkeit bezieht der Mercedes aus einer leichten Neigung zum Untersteuern, die auch von abrupten Lastwechseln nicht beeinträchtigt wird.

Weil es nichts auf dieser Welt umsonst gibt, hat diese Auslegung ihren Preis. Das Handling des Mercedes zeigt mit behäbigeren Reaktionen und stärkeren Karosseriebewegungen eher die Charakteristik einer Limousine als die eines Sportwagens. Hier ist, wie es einer der Tester formulierte, ein kleiner SL entstanden – mehr Luxuscabrio als Sportwagen.

Das unterstreicht der SLK durch einen sehr guten Federungskomfort. Unebenheiten von der groben Sorte bügelt er sauber glatt. Weil sich das Leben auch des Sportwagenfahrers nicht nur im Grenzbereich abspielt, erscheint ein kleines Zugeständnis an die Fahrdynamik dafür angemessen.

Auch der Porsche Boxster zeigt eine schöne Harmonie von Federung und Dämpfung. ▷

Sehr gute Beschleunigung und erstklassige Bremsen bieten alle vier					
Fahrzeugtyp		Audi TT Roadster 1.8 T Quattro	BMW Z3 2.8	Mercedes SLK 320	Porsche Boxster
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	V/6	B/6
Hubraum	cm³	1781	2793	3199	2687
Leistung	kW (PS) bei 1/min	165 (225) 5900	142 (193) 5500	160 (218) 5700	162 (220) 6400
max. Drehm.	Nm bei 1/min	280 bei 2200	280 bei 3500	310 bei 3000	260 bei 4750
Leergewicht/Zuladung	kg	1544/231	1355/200	1381/284	1330/240
Länge × Breite × Höhe	mm	4041 × 1764 × 1348	4050 × 1740 × 1293	4010 × 1712 × 1265	4315 × 1780 × 1290
Radstand	mm	2429	2446	2400	2415
Wendekreis links/rechts	m	10,8/11,2	10,8/10,5	10,9/10,7	10,9/11,2
Gepäckraum	L/VDA	180	165	348/145	260
Innenbreite vorn	mm	1480	1360	1410	1350
Innenhöhe vorn	mm	1020	950	955	970
Testwagenbereifung	vorn hinten	Bridgestone RE 040 225/45 R 17 Y 225/45 R 17 Y ¹⁾	Michelin MXM 225/50 ZR 16 225/50 ZR 16 ¹⁾	Michelin MXM 205/55 R 16 V 225/50 R 16 V ¹⁾	Pirelli P Zero 205/40 ZR 17 255/40 ZR 17 ²⁾
Kraftübertragung		Sechsganggetriebe Allradantrieb	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb	Sechsganggetriebe Hinterradantrieb	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb
Beschleunigung	s				
0 – 80 km/h		4,6	4,6	4,5	4,9
0 – 100 km/h		6,9	6,8	6,6	6,8
0 – 140 km/h		12,9	12,5	12,1	12,4
0 – 180 km/h		23,6	22,9	20,7	21,1
1 km mit steh. Start		27,5	27,3	26,7	26,9
Elastizität	s				
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		6,0/8,5	7,1/9,0	5,9/8,1	8,3/12,4
80 – 120 km/h (V./VI. G.)		7,9/10,3	8,7/–	7,7/10,6	12,4/–
Höchstgeschw.	km/h	237	225	245	250
Bremsweg (Verzögerung)					
aus 100 km/h kalt m (m/s²)		36,1 (10,7)	36,4 (10,6)	36,7 (10,5)	36,4 (10,6)
aus 100 km/h warm m (m/s²)		36,4 (10,6)	37,1 (10,4)	36,1 (10,7)	35,7 (10,8)
Testverbrauch	L/100 km				
minimal		12,8	11,3	11,4	12,2
maximal		7,7	7,4	7,8	7,5
Normrunde		17,6	15,1	15,4	16,3
		7,9	8,0	8,1	7,8
ECE-Verbrauch	L/100 km				
Stadt		Super Plus	Super Plus	Superbenzin	Super Plus
über Land		12,6	12,9	16,4	14,3
gesamt		7,6	7,4	8,0	7,4
		9,4	9,4	11,1	9,9
Innengeräusch	dB(A)				
bei 80 km/h		65	65	63	66
bei 100 km/h		69	68	66	70
bei 160 km/h		77	78	74	79
Fahrversuche	km/h				
Slalom 36 m		123,5	120,6	123,9	130,0
ISO-Wedeltest		124,5	123,5	131,1	134,2
VDA-Ausweichgasse					
Einfahrtgeschwindigkeit		65,1	70,3	65,5	67,0
Ausfahrtgeschwindigkeit		51,4	55,2	53,5	58,8
Preise und Kosten					
Steuer	DM	180,–	280,–	320,–	270,–
Haftpflicht	DM	1302,–	1034,–	1034,–	1034,–
Teilkasko ³⁾	DM	736,–	1303,–	1654,–	1185,–
Vollkasko ⁴⁾	DM	3859,–	4129,–	4580,–	5189,–
Unterhaltskosten im Monat ⁵⁾					
bei 15 000 km/Jahr	DM	555,–	582,–	652,–	624,–
bei 30 000 km/Jahr	DM	925,–	946,–	1053,–	1041,–
Grundpreis	DM	69 628,–	64 100,–	77 604,–	80 790,–
elektr. Stabilitätsprogramm		○	1500,–	○	–
Hardtop		–	3950,–	○	4015,–
Klimaanlage		2540,– ⁶⁾	2200,–	○	3670,– ⁶⁾
Lederausstattung		○	○	2088,–	2038,–
Überrollbügel		○	780,–	○	○
¹⁾ Serienbereifung; ²⁾ Serienbereifung vom 205/55 ZR 16, hinten 225/50 ZR 16; ³⁾ ohne SB; ⁴⁾ mit 300 Mark SB; ⁵⁾ ohne Wertverlust; ⁶⁾ Klimaautomatik; ○ = Serie; – = nicht lieferbar					

Der Fahrbahnkontakt ist bei ihm intensiver, aber er äußert sich nicht in störenden Stößen und Vertikalbewegungen.

Audi und BMW sind straf-fer abgestimmt und kommen mit ihren kurzen Federwegen eher an ihre Grenzen. Der BMW, auch in dieser Bezie-hung ganz klassischer Sport-wagen, wirkt bei gemütlichem Fahren etwas hölzern, ent-wickelt aber mit zunehmen-dem Tempo ein verbessertes Schluckvermögen.

Gerade umgekehrt der Audi TT. Er spielt den vordergründig Geschmeidigen, aber wenn sei-ne Federung wirklich gefordert wird, kommt es zu heftigen Vertikalbewegungen.

Die bequemen Sitze lernen die Audi-Insassen nicht nur deswegen schätzen. Sie werden nur noch von denen des SLK übertroffen. Hier zeigt die Mo-dellpflege eine wirklich sub-stanzielle Verbesserung.

Die Porsche-Sitze provozie-ren geradezu eine unterschied-liche Beurteilung durch die Tes-ter. Die mit breitem Rücken empfinden die Lehne als zu eng geschnitten. Andere schätzen die gute Seitenführung. Beim BMW erübrigt sich jede Dis-kussion: Sitze mit so geringem Seitenhalt haben in einem Sportwagen nichts zu suchen.

Seine Begabung als All-roundtalent demonstriert der Mercedes SLK auch durch sein Karosseriekonzept. Mit ver-senkbarem Stahldach Cabrio und Coupé in einem zu sein verschafft ihm eine Sonder-stellung. Die geringen Wind-geräusche sind ein Vorteil des Stahldachs, auch die gute Iso-lation im Winter. Hardtops sind da wegen der umständlichen Montage kein gleichwertiger Ersatz. Dass bei geöffnetem Dach das Kofferraumvolumen schmilzt, kann man angesichts

Die Dachkonzepte von Mercedes und Porsche über-zeugen mehr als die Roads-ter-Zelte von BMW und Audi





Die niedrige
Gürtellinie und
der soundstarke
Sechszylinder
wecken Sympa-
thie für den BMW



Die Sitze des BMW Z3 bieten zu wenig Seitenführung



Mit seiner langen
Motorhaube ist
der BMW ganz
Roadster der klas-
sischen Schule



Schlicht: Beim BMW setzen nur die Chromringe
der Instrumente einen stilistischen Akzent

Empfehlens-
wert: hand-
betätigtes
Verdeck für
1300 Mark
Minderpreis



Serienmäßig sind Aluräder
im 16-Zoll-Format



Nicht nur optisch ein Prachtstück: der Rei-
hensechszylinder mit 2,8 Liter Hubraum

der Vorteile verschmerzen. Viel
mehr passt auch in den BMW
und den Audi nicht hinein.

Beim Porsche können zwei
Kofferräume genutzt werden.
Sein Verdeck, das keine separa-
te Abdeckung benötigt, er-
scheint als zweitbeste Lösung
nach dem SLK-Dach.

Die Qualität des Audi-Ver-
decks ist gut, die des BMW-
Dachs wurde stark verbessert.
Nunmehr gefüttert, verursacht
es keinen nervenden Windlärm
mehr. Die sperrigen Abdeckun-
gen bleiben bei beiden ein
Quell des Ärgers.

Nicht nur das Dach ist dafür
verantwortlich, dass der SLK
den besten Qualitätseindruck
hinterlässt. Hohe Karosserie-
steifigkeit und saubere Verarbei-
tung tragen ebenfalls dazu bei.

Der Porsche mit billig wir-
kenden Materialien im Innen-
raum kommt da ebenso wenig
mit wie der BMW. Der Z3 ist
nicht frei von Knistergeräu-
schen. Das gilt auch für den
aktuellen Audi-Testwagen, was
ebenso auf Streunungen bei
der Serienproduktion schließen
lässt wie die unerwartet hake-
lige Schaltung des Sechsgang-
getriebes.

Was seine Antriebseinheit
angeht, bekleckert sich der Au-
di TT ohnehin nicht mit Ruhm.
Ein Vierzylinder hat gegen die
Sechszylinder-Konkurrenz ei-
nen schweren Stand, auch wenn
ihm ein Turbolader zu ver-
gleichbarer Leistung verhilft.

Unbefriedigend ist die Art
der Kraftentfaltung aus dem
Stand. Im unteren Drehzahlbe-
reich tut sich wenig. Ist dann
der Ladedruck aufgebaut, setzt
der Schub unvermittelt ein, was
zu sehr guten Elastizitätswerten
führt. Den akustischen Genuss,
der beim offenen Sportwagen
eine entscheidende Rolle spielt,
hat der Audi mit seinem ordi-
nären Vierzylinder-Plärren je-
doch nicht zu bieten.

Der Meister der Musik
bleibt der Boxermotor des Por-
sche. Sein Ton bei Voll-Last
kann süchtig machen. Das
ungewöhnliche Drehvermögen
und der seidige, vibrationsfreie
Lauf unterstreichen perfekt die
Einzigartigkeit der sechs ge-
genläufigen Kolben. Das ist,
kein Zweifel, ein Sportmotor



Die extrem hohe Gürtellinie des TT beeinträchtigt den Frischluftspañ beim Offenfahren



Mit seinem Turbo-Vierzylinder bietet der Audi TT weniger Motorvergnügen als seine Konkurrenten

Das Verdeck macht qualitativ einen guten Eindruck



Bringt mehr Fahrstabilität bei hohem Tempo: neuer Spoiler auf dem Kofferraumdeckel



Die Schokoladenseite des TT ist das attraktiv gestylte und funktionelle Cockpit

Überrollbügel und elektrisch betätigtes Windschott



Wenn der 1,8-Liter-Turbomotor gefordert wird, steigt sein Verbrauch überproportional stark an



Klein, aber glattflächig: Gepäckabteil des Audi-Roadsters



Die Montage der sperrigen Verdeckhülle ist mühsam und kostet viel Zeit

im wahren Sinne des Wortes. Eine Durchzugsschwäche im unteren Drehzahlbereich ist aber auch hier vorhanden.

Der Reihensechszylinder des BMW, ebenfalls Vertreter einer rar gewordenen Spezies, verspricht ähnliches Vergnügen. Laufkultur und Leistungsentfaltung sind ebenso wie die knackige Schaltung geeignet, dem Z3 manche seiner sonstigen Schwächen zu verzeihen.

Auch der BMW-Motor braucht Drehzahl, um sein Temperament zu entfalten – ganz im Gegensatz zum V6 des neuen SLK. Dessen 3,2-Liter-Maschine hat aus dem SLK ein völlig neues Auto gemacht.

Sie zieht in jedem Drehzahlbereich wie ein Büffel, was die sechs Fahrstufen seines leicht und exakt schaltbaren Getriebes als puren Overkill erscheinen lässt. Kein anderer der zum Vergleichstest angetretenen Roadster lässt sich so gelassen fahren, kein anderer vermittelt ein ähnlich souveränes Gefühl üppiger Leistungsreserve. Garniert wird das Ganze von einem satten Bariton des Auspuffs, der für ein Auto mit dem Stern eine fast schon frivole Note besitzt.

Es ist nicht zuletzt der Motor, der den SLK locker auf Platz eins schiebt. Er sichert ihn sich in der Eigenschaftswertung. Bei Porsche und BMW ändert die Kostenrechnung das Ranking. Der teure Boxster, im Zwischenergebnis auf Platz zwei, rutscht nach hinten, der vergleichsweise preiswerte BMW verbessert sich auf den zweiten Rang.

Und der Audi TT? Er verharrt auf Platz drei. In der Eigenschaftswertung rangiert er sogar hinter dem Porsche Boxster, den er im Herbst des letzten Jahres, qualitativ überzeugender und mit besserem Handling, noch knapp schlagen konnte. Kein berauschendes Ergebnis für ein Auto, dem sein Hersteller vom TÜV bescheinigen ließ, dass es sich um ein überdurchschnittliches Produkt handelt.

Gut, dass wir noch mal vergleichen haben. Götz Leyrer

Der neue Mercedes SLK 320 erzielt einen klaren Gesamtsieg



1. Mercedes SLK 320: Mit seinem neuen Sechszylindermotor bietet der SLK nicht nur einen souverän starken, sondern auch sehr kultivierten Antrieb. Zusammen mit dem komfortablen Fahrwerk ergibt sich ein höchst harmonischer Fahrreindruck. Sehr gut auch das versenkbare Stahldach.



2. BMW Z3 2.8: Der Sechszylinder und das Getriebe des Z3 vermögen zu begeistern. Die unbefriedigenden Sitze und funktionelle Mängel wie die unhandliche Verdeckpersenning verhindern eine bessere Platzierung in der Eigenschaftswertung. Erst der Preis bringt den Z3 weiter nach vorn.



3. Audi TT Quattro: Mit dem neu abgestimmten Fahrwerk ist der TT sicherer geworden, hat aber an Fahrdynamik eingebüßt. Die harte Federung stößt schnell an ihre Grenzen und trägt zu Karosserieräuschen bei. Der Vierzylinder fällt gegenüber den Sechszylindern der Konkurrenz ab.



4. Porsche Boxster: Ein Sportwagen reinsten Wassers – mit hervorragendem Handling und einem ungewöhnlich kultivierten und drehfreudigen Sechszylindermotor. Das reicht für den zweiten Platz in der Eigenschaftswertung. Die Kostenbilanz allerdings wirft den Boxster weit zurück.

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Mercedes SLK 320	BMW Z3 2.8	Audi TT 1.8 Quattro	Porsche Boxster
Karosserie				
Raumangebot (20)	18	16	18	16
Kofferraum/Zuladung (10)	9	5	6	9
Funktionalität/Verdeck (15)	15	10	10	12
Ausstattung (10)	8	8	8	5
Qualität (25)	23	19	21	20
SUMME (80)	73	58	63	62
Fahrkomfort				
Federung (25)	25	21	21	22
Sitze (30)	27	21	25	22
Klimatisierung (10)	10	7	7	7
Innengeräusch (15)	14	11	12	12
SUMME (80)	76	60	65	63
Antrieb				
Laufkultur (15)	13	13	9	15
Leistungscharakteristik (15)	15	14	11	14
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	15	12	13
Beschl./Höchstgeschw. (25)	24	22	23	24
Elastizität (20)	20	17	19	14
Testverbrauch (20)	17	18	15	16
Reichweite (10)	7	6	6	7
SUMME (120)	110	105	95	103
Fahreigenschaften				
Kurvenverhalten (30)	26	26	25	29
Beherrschbarkeit (30)	30	27	28	28
Lenkung (20)	17	19	17	20
Handlichkeit (20)	17	19	18	17
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	7	7	10	8
Geradeauslauf/Windempfang (10)	10	8	9	8
SUMME (120)	107	106	107	110
Sicherheit				
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	20	20	20
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	10	10	10	10
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	10	10	10	10
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	9	9	8	10
Gurtsystem (10)	8	8	8	8
Sicherheitsausstattung (30)	27	23	26	23
Sicht/Licht (10)	9	8	9	8
SUMME (100)	93	88	91	89
Eigenschaftswertung (500)	459	417	421	427
Umwelt				
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	37	45	45	41
Schadstoffeinstufung (15)	15	15	10	15
Außengeräusch (10)	8	8	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	4	4	4
Produktion (10)	5	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5	5
SUMME (100)	74	82	77	78
Kosten				
Preis (30)	16	25	21	14
Wiederverkauf (15)	13	13	13	15
Festkosten (20)	13	14	15	13
Wartung/Reparat./Garantie (15)	11	11	10	8
Kraftstoffkosten (20)	17	16	14	15
SUMME (100)	70	79	73	65
Gesamtwertung (700)	603	578	571	570

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstest-Kandidaten und ihre Konkurrenten in der Cabrioklasse im Bestellservice ab Seite 210