

Auch kleinere Portionen machen Appetit

# Luftnummer

Es muss nicht immer Kaviar sein. Gerade beim Roadster genügen oft schon bescheidenere Zutaten, um den ersehnten Genuss zu verschaffen. BMW und Mercedes machen es vor: **Z3 2.2i** gegen **SLK 200 Kompressor** – aus Freude am Sparen.



Leistung spielt beim **Spaß am Roadster** nicht die Hauptrolle. Z3 2.2i (rechts) und SLK 200 sind gute Beispiele



Man kann es nicht oft genug wiederholen: Die viel beschworene Freude am Fahren ist nicht zwangsläufig eine Frage der PS-Zahl. Die Freude am Offenfahren schon gar nicht. So mögen Cabrio-Fahrer zwar zu äußerlich sportiven Autos neigen, in der Mehrzahl der Fälle aber rollt man ruhig und beschaulich dahin und entwickelt wenig Ehrgeiz, neue Bahnrekorde aufzustellen.

Die populären Roadster von BMW und Mercedes sind Musterbeispiele dafür. Natürlich spricht nichts dagegen, sich einen SLK 320 für knapp 79 000 Mark oder gar einen SLK 32 AMG für über 111 000 Mark zu gönnen. Gleichwohl genügt schon das Basismodell, der SLK 200 für 61 030 Mark, um das Auto von seiner besten Seite kennen zu lernen. Wer darauf hofft, das Vergnügen würde proportional zur Leistung und zum Preis ansteigen, der irrt.

Ganz ähnlich die Erfahrungen mit dem Z3. Es muss kein M Roadster sein, um Spaß an der Freude zu haben, schon gar nicht, seit BMW dem Modellprogramm die 2,2-Liter-Variante hinzufügte. Der dazugehörende kleine Sechszylinder passt blendend und lässt mit seinen 170 PS keinerlei Leistungsorgen aufkommen. 55 700 Mark kostet ein solcher Z3 und ist obendrein manierlich ausgestattet einschließlich der beim Mercedes aufpreisbehafteten 16-Zoll-Räder.

Der SLK kontert mit seinem serienmäßigen Hardtop und bietet dazu ohne Aufpreis Überrollbügel und Tempomat. Die auch im Cabrio heißen Tagen willkommene Klimaanlage aber wird bei beiden extra berechnet.

Fürs Temperament ist im SLK der bei Mercedes mannigfaltig verwendete Zweiliter-Kompressormotor zuständig. 163 PS werden dem Vier-

Für sportliche Fahrleistungen ist gesorgt			
Fahrzeugtyp		BMW Z3 2.2	Mercedes SLK 200 Kompressor
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm³	2171	1998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	125 (170) 6250	120 (163) 5300
max. Drehm.	Nm bei 1/min	210 bei 3500	230 bei 2500
Leergewicht/Zuladung	kg	1353/187	1360/265
Länge × Breite × Höhe	mm	4050 x 1740 x 1293	4010 x 1712 x 1260
Radstand	mm	2446	2400
Wendekreis links/rechts	m	10,0/10,2	10,3/10,8
Gepäckraum	L/VDA	165	348/145
Innenbreite	mm	1360	1410
Innenhöhe	mm	950	955
Testwagenbereifung		Michelin MXM 225/50 R 16V	Michelin MXV3A 205/60 R 15V
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		5,4	5,4
0 – 100 km/h		8,2	7,9
0 – 140 km/h		15,6	14,4
0 – 160 km/h		21,7	18,4
0 – 180 km/h		29,6	24,7
1 km mit steh. Start		29,1	28,3
Elastizität¹)	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		9,3/11,9	7,1/9,2
80 – 120 km/h (V./VI. G.)		12,5/–	9,0/12,0
Höchstgeschw.	km/h	224	223
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt	m (m/s²)	36,7 (10,5)	41,5 (9,3)
aus 100 km/h warm	m (m/s²)	37,1 (10,4)	40,2 (9,6)
Testverbrauch	L/100 km		
minimal		11,6	10,7
maximal		7,8	6,6
ams-Verbrauchsrunde		12,9	11,7
		7,8	6,6
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt		Super Plus 12,6	Superbenzin 13,8
über Land		7,3	7,2
gesamt		9,3	9,6
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h		67	63
bei 100 km/h		71	67
bei 160 km/h		81	75
Fahrversuche	km/h		
Slalom 18 m		62,2	60,3
ISO-Wedeltest		124,9	123,8
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit		68,6	66,3
Ausfahrtgeschwindigkeit		55,0	54,2
Preise und Kosten			
Steuer	DM	220,–	200,–
Haftpflicht	DM	1322,–	1463,–
Teilkasko²)	DM	1336,–	1497,–
Vollkasko³)	DM	3821,–	4312,–
Unterhaltskosten im Monat⁴)			
bei 15 000 km/Jahr	DM	598,–	614,–
bei 30 000 km/Jahr	DM	957,–	965,–
Grundpreis	DM	55 700,–	61 030,–
Automatikgetriebe		3850,–	3834,–
elektron. Stabilitätsprogramm		980,–	○
Klimaanlage		2200,–	2677,–
Hardtop		4450,–	○
Lederausstattung		2310,–	2110,–
Metallic-Lackierung		850,–	1112,–
Sidebags		○	○
Sitzheizung		610,–	658,–
elektr. Verdeckbetätigung		1450,–	○
Xenonscheinwerfer		–	1872,–

¹) für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; ²) ohne SB; ³) mit 300 Mark SB; ⁴) ohne Wertverlust; ○ = Serie; – = nicht lieferbar



Leistung, die Freude macht: Der **Reihensechszylinder** im BMW erzeugt 170 PS aus 2,2 Liter Hubraum



Unter Druck: Dank Aufladung schafft der **Kompressor-Vierzylinder** des Mercedes 163 PS bei zwei Liter Hubraum

Roadster als **Kontrastprogramm:** kurvenreich der Z3, geradlinig der SLK

Im **schmalen Cockpit** des BMW braust der Fahrtwind. Da hält er sich ganz an die klassischen Vorbilder



Hinter der hohen Bordwand des komfortableren Mercedes sitzt es sich **windgeschützt**, aber auch weniger naturnah

zylinder zugestanden, wobei es sich offensichtlich um besonders gesunde Pferde handelt, denn in der Beschleunigung lässt der SLK den nominell stärkeren, aber gewichtsgleichen Z3 hinter sich. 7,9 Sekunden für den Spurt von null auf Tempo 100, da kann von mangelnder Dynamik wahrlich nicht die Rede sein.

Als Glanznummer entpuppt sich indessen das schöne Drehmoment. Schon im Drehzahlkeller schiebt er dank mechanischer Aufladung kräftig an, und bei 2500/min stehen 230 Nm zur Verfügung, 20 mehr als im BMW, der dazu auch noch eine höhere Drehzahl benötigt (3500/min).

Dennoch ist es nicht der Kompressorantrieb von Mercedes, sondern der Reihensechszylinder von BMW, der eitel Fahrfreude bereitet. Beim Gasgeben nimmt er im Gegensatz zum verhalten reagieren-

den SLK-Motor augenblicklich die Arbeit auf, und spätestens ab 3000/min ist unverkennbar, dass in den Zylindern Hochstimmung herrscht. Drehwilligkeit und Laufkultur sind exemplarisch, und dazu gesellt sich jener reizvolle Sound, der nach hochkarätiger Motorentechnik klingt.

Dagegen benimmt sich der Vierzylinder im SLK unauffällig wie ein Generator – gelassen, effizient, aber emotionslos. Der seidige Lauf des BMW-Pendants ist ihm fremd, doch dank des lang übersetzten sechsten Gangs ist vom Motor bei konstanter Fahrt wenig zu hören. Z3-Fahrer müssen sich hingegen mit nur fünf Übersetzungen begnügen, aber dafür kommen sie in den Genuss einer präziseren Schaltung.

Der Nachteil der höheren Drehzahlen zeigt sich im Verbrauch. Mit 11,6 Liter/100 km

schluckt der Z3 im direkten Vergleich einen knappen Liter mehr als der SLK. Daran gemessen fällt denn auch das Tankvolumen mit 51 Litern (im SLK: 60 Liter) ziemlich knapp aus.

Vom spärlicheren PS-Angebot abgesehen entsprechen beide Kontrahenten in allen wesentlichen Details ihren üppiger motorisierten Schwestermodellen. In puncto Gegenwert sind sie folglich eindeutig im Vorteil. Die Vorzüge des SLK zeigen sich vor allem im Karosseriebereich. Mit seinem Hardtop, das auf Knopfdruck im Kofferraum verschwindet, bietet er perfekten Bedienungskomfort. Außerdem offeriert er bei geschlossenem Dach echte Coupé-Qualitäten, auch im Geräusch.

Der BMW hingegen wartet bei schneller Fahrt mit Phonzahlen auf, die von den Insassen auf Dauer schwer zu

verkräften sind. Auch in Sachen Verdeckbetätigung kann er dem SLK nicht das Wasser reichen. Der manuelle Öffnungsakt (elektrische Betätigung: 1450 Mark) ist zwar unkompliziert und dauert nur wenige Sekunden, aber danach gilt es eine sperrige Abdeckung aus dem Kofferraum zu fischen und zu montieren, was im Vergleich geradezu vorsintflutlich anmutet.

Für größere Urlaubsfahrten empfiehlt sich beim Z3 die Gepäckbrücke auf der Heckklappe (499 Mark), denn das Ladevolumen darunter ist mit 165 Litern mehr als bescheiden. Im Mercedes verbleiben unter dem zusammengefalteten Hardtop zwar auch nur 145 Liter, aber immerhin können im geschlossenen Zustand 348 Liter verstaut werden – geschlossen anrücken, um dann offen zuzuschlagen lautet hier die Devise. ➤

Pack die Badehose ein: Der Z3-Kofferraum langt nur fürs **kleine Gepäck**. Normvolumen: bescheidene 165 Liter



Das geöffnete Dach reduziert den SLK-Kofferraum zur **Schattulle** (145 Liter). Ansonsten fasst er stattliche 348 Liter



**Stoff gegen Blech:** Elektrisches Verdeck und Hardtop kosten bei BMW Aufpreis. Mercedes bietet alles in einem, serienmäßig

Deutlich geräumiger geht es auch im Innenraum des Mercedes zu. Im BMW heißt es, die Ellenbogen militärisch anzulegen. Aber auch die Sitzposition und die Komfortqualitäten des Sitzmöbels sind im Z3 weniger komfortabel, was zusammen mit dem ungestüm durchs Cockpit wirbelnden Fahrtwind den Eindruck unterstreicht, es mit einem Roadster nach klassischem Vorbild zu tun zu haben.

Das macht den BMW nicht unsympathischer, aber unkomfortabler, zumal auch die Federung die Passagiere mehr beansprucht. Der Mercedes verwöhnt dagegen mit einem Gesamtkomfort, der fast schon gutes Limousinen-Niveau erreicht, wobei der steifere und daher weniger zum Zittern neigende Aufbau zusätzlich Ruhe ins Auto bringt.

Dafür ist es der BMW, der das Fahrerherz höher schlagen lässt. Er bewegt sich leichtfüßiger und ist kurvenwilliger, seine Lenkung wirkt präziser

und vermittelt mehr Fahrbahnkontakt. Allerdings macht die Karosserie im Gegensatz zum SLK einen recht weichen Eindruck, und ihre Verwindungen wirken sich negativ auf die Kursstabilität aus.

Wo der SLK stoisch des Weges zieht, bedarf der Z3 ständiger Lenkkorrekturen, was die Fahrsicherheit zwar nicht beeinträchtigt, aber etwas mehr Konzentration erfordert. Als nützliches Kontrollorgan für Extremfälle verfügen der Mercedes und seit kurzem auch der BMW serienmäßig über ESP.

So wird denn auch die Entscheidung wieder einmal zur Geschmacksfrage. Wer vor allem eines will, nämlich Spaß, der soll ruhig zum Z3 greifen – schon wegen der sechs Zylinder. Wer aber das bessere Auto sucht, der ist beim SLK an der richtigen Adresse. Siehe Punktekonto.

Text: Wolfgang König  
Fotos: Achim Hartmann

## Sein Komfort bringt den SLK nach vorn

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Mercedes SLK 200	BMW Z3 2.2i
<b>Karosserie</b>		
Innenmaße (5)	4	3
Raumgefühl (10)	8	6
Kofferraum (5)	4	2
Zuladung (5)	3	1
Bedienung/Verdeck (15)	14	10
Ausstattung (20)	15	13
Zusatzausstattung (5)	4	3
Qualitätsanmutung (15)	14	12
<b>SUMME (80)</b>	<b>66</b>	<b>50</b>
<b>Fahrkomfort</b>		
Federung leer (25)	24	20
Sitze vorn (25)	23	20
Klimatisierung (10)	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	4	2
Geräuscheindruck (10)	8	6
Offenfahrkomfort (5)	5	3
<b>SUMME (80)</b>	<b>71</b>	<b>58</b>
<b>Antrieb</b>		
Laufkultur (10)	6	9
Durchzugskraft (10)	9	7
Leistungsentfaltung (15)	11	13
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	14
Beschl./Höchstgeschw. (25)	7	6
Elastizität (20)	7	7
Testverbrauch (20)	16	14
Reichweite (5)	2	2
<b>SUMME (120)</b>	<b>72</b>	<b>72</b>
<b>Fahreigenschaften</b>		
Fahrsicherheit leer (30)	28	27
Fahrdynamik-Test (10)	7	8
Handling (30)	23	25
Lenkung (20)	16	18
Wendigkeit (10)	7	8
Traktion (15)	11	11
Geradeauslauf/Windempfang (5)	5	4
<b>SUMME (120)</b>	<b>97</b>	<b>101</b>
<b>Sicherheit</b>		
Bremsverzög. kalt leer (15)	12	15
Bremsverzög. 80% Vmax (10)	10	10
Bremsverzög. kalt bel. (10)	9	10
Bremsverzög. warm bel. (10)	9	10
Ansprechverhalten Bremse (5)	4	5
Sicherheitsausstattung (40)	20	15
Sicht/Licht (10)	9	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>73</b>	<b>73</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>379</b>	<b>354</b>
<b>Umwelt</b>		
CO <sub>2</sub> -Emission (15)	6	7
Minimalverbrauch (15)	9	7
Schadstoffeinstufung (10)	7	5
Leergewicht (10)	4	4
<b>SUMME (50)</b>	<b>26</b>	<b>23</b>
<b>Kosten</b>		
Grundpreis (25)	22	25
Aufpreisgestaltung (5)	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	10	8
Festkosten (15)	12	14
Wartung/Reparaturen (15)	11	11
Kraftstoffkosten (20)	15	13
Garantie (10)	1	1
<b>SUMME (100)</b>	<b>74</b>	<b>75</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>479</b>	<b>452</b>

### 1. Mercedes SLK 200:

Er ist der Roadster für jede Jahreszeit, Cabrio und Coupé in einem. Hinzu kommen die guten Komfortqualitäten, ordentliche Fahrleistungen und ein akzeptabler Verbrauch. Was will man mehr? Etwas mehr Freude am Fahren vielleicht.

### 2. BMW Z3 2.2i:

Das Beste an ihm ist sein Motor. Ein kleines Juwel: spritzig, sahnig, wohlklingend. Ansonsten orientiert sich der Z3 an traditionellen Roadster-Tugenden: sportliches Handling bei bescheidenem Komfort, wenig Platz im zugigen Cockpit.