

VERGLEICHSTEST BMW Z3 3.0 Coupé und Mercedes SLK 320





Kurz und gut

SLK 320

3.0 i

Das BMW Z3 3.0 Coupé hat 200 Kubikzentimeter Hubraum und einen Gang weniger als der Mercedes SLK 320, kann aber auf 13 PS mehr zugreifen. Reicht dies zum Klassensieg? ▷

Fotos: HERZOG, JOOSS (1)

■ **Soundsystem:** Im Zusammenspiel mit dem neuen Dreiliter-Motor zeigt der aus dem Z3 2.8 übernommene Doppelrohr-Auspuff, was wirklich in ihm steckt. Das kräftig-sonore Klangbild schmeichelt dem Ohr, 231 PS und 300 Newtonmeter Drehmoment befriedigen die Leistungsansprüche



■ **Ton angehend:** Das Topasblau der Metallic-Lackierung spiegelt sich in den Leder-elementen des passgenau geschnittenen Innenraumes (links) und dem BMW-Emblem der 16-Zoll-Felgen wider

Im Tierreich sind meisterhafte Metamorphosen keine Seltenheit: Aus gefräßigen Raupen werden hauchzarte Schmetterlinge, aus jetstrahlgetriebenen, mit tödlichen Fangmasken ausgestatteten Unterwasserräubern schillernd-schöne Libellen.

Bei den Automobilherstellern hat sich bisher vor allem Mercedes als Meister der Verwandlungskunst präsentiert. Als die Untertürkheimer 1996 ihren zweisitzigen, binnen Sekunden vom Coupé zum Roadster wandelbaren SLK präsentierten, ruhten ähnliche Pläne in den Entwicklungsabteilungen von Peugeot und de Tomaso noch in den Tiefen der Schubladen.

Dass das Konzept des elektrisch versenkbaren Hardtops

nicht nur für SLK-Besitzer von Vorteil ist, sondern auch für den Daimler-Chrysler-Konzern handfeste Vorteile birgt, zeigt dieser Test: Ein Auto, das sowohl als Cabrio als auch als Coupé durchgeht, eignet sich doppelt so oft als Vergleichstest-Kandidat. Und wer doppelt so oft auf Herz und Nieren geprüft wird, kann doppelt so oft beweisen, was in ihm steckt.

In der Mai-Ausgabe von sport auto trat der damals brandneue Mercedes SLK 320 gegen den Porsche Basis-Boxster und den BMW 2.8 Roadster an. Damals siegte die schwäbische Phalanx gegen den bayerischen Einzelkämpfer. Diesmal steht das Stuttgarter Roadster-Coupé der geschlossenen Version des

Münchner Zweisitzer einsam und allein gegenüber – und die Bayern haben aufgerüstet. Inzwischen hat man auch in München Raum geschaffen: Dank eines um 5,6 Millimeter längeren Hubs trägt der Z3 nun gleichfalls eine Drei vor dem Punkt des Typen-Schriftzugs am Heck (obwohl der Hubraum streng genommen nur 2979 Kubikzentimeter beträgt).

Seit der BMW derart aus dem Vollen schöpfen darf, hinkt er seinem Stuttgarter Konkurrenten leistungsmäßig nicht mehr hinterher – im Gegenteil: Im direkten Vergleich der Pferdestärken rangiert das 231 PS starke Z Coupé nunmehr vor dem mit 218 PS und 3,2 Liter Hubraum ange-tretenen Mercedes SLK.

Dass der Vorteil nicht nur auf dem Papier existiert, beweisen die auf der Hockenheim-Waldgeraden ermittelten Fahrleistungen. Auf der kurzen Sprintdistanz von null auf 100 km/h nimmt der 1438 Kilogramm schwere Bayer dem mit 1390 Kilo geringfügig leichteren Schwaben exakt eine halbe Sekunde ab (6,2 zu 6,7 Sekunden). Bis zum Erreichen der 200 km/h-Marke ist der Vorsprung des BMW auf 1,5 Sekunden angewachsen (25,5 zu 27,0 Sekunden).

So deutlich sich der Unterschied auf dem Papier auch liest: Im Alltag fällt er kaum ins Gewicht. Zumal der SLK 320 seiner Lebensfreude in einer Tonart Ausdruck verleiht, die Mercedes-Kenner verblüf-



■ Optisch unterscheidet sich das neue Z3 3.0 Coupé kaum von seinem Vorgänger, in der Leistung schon

fen dürfte. So aufregend und eindringlich verschafften sich bisher allenfalls die bei AMG in Affalterbach modifizierten Achtzylinder-Modelle Gehör.

Einen Quantensprung haben die Stuttgarter Ingenieure auch in Bezug auf die Qualität der manuellen Schalteinheit – erstmals ureigenstes BMW-Terrain – getan: So knackig und präzise wie beim SLK mit V6-Motor ließen sich sechs Gänge bei der Marke mit dem Stern noch nie einlegen. Das Schaltmodul des Z Coupé steht dem nicht nach, muss jedoch mit einer Fahrstufe weniger auskommen. Angesichts der gelungenen Gangabstufung und der perfekten Kraftschlüsse gereicht ihm dies jedoch nicht zum Nachteil; Der äußerst kultu-

viert laufende Reihensechser des BMW leistet bei in höheren Geschwindigkeitsbereichen gegebenen Gaspedalbefehlen sogar etwas williger Folge als das Mercedes-Aggregat. Den Zwischenspur-

Der BMW ist dem Mercedes in den Fahrleistungen überlegen

von 80 auf 160 km/h erledigt der Z3 3.0 in 18,2, der SLK 320 in 21,5 Sekunden.

Die Werte beziehen sich auf die jeweils höchste Fahrstufe und bestätigen den subjektiven Eindruck neuer mo-

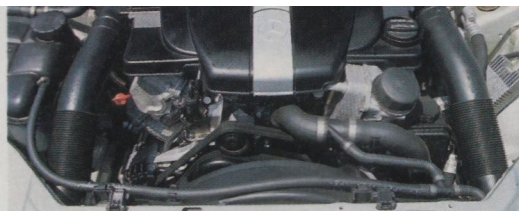
torischer Stärke des stilistisch eigenwilligen Z Coupés: Das mit dem 193 PS starken 2,8-Liter-Motor bestückte Vorgängermodell ließ sich bei der gleichen Übung noch eine halbe Sekunde mehr Zeit (18,7 Sekunden). Letzteres gilt übrigens auch für den Sprint von null auf 100 km/h, den das Z3 2.8 Coupé in 6,7 Sekunden erledigte (siehe BMW-Coupé-Vergleich Heft 5/99).

Bei der Bremsenmessung konnte der Newcomer dagegen keine Verbesserung gegenüber dem Vorgänger erzielen. Trotz des von 286 auf 300 Millimeter gestiegenen Bremsscheibendurchmessers an der Vorderachse verzögert das Z3 3.0 Coupé geringfügig schlechter als der im Vorjahr

getestete Z3 2.8: Bei kalter Bremsanlage kommt er aus 100 km/h nach 39,8 Metern zum Stehen (9,8 m/s²), bei warmer Bremse 80 Zentimeter früher (9,9 m/s²). Der damalige Testkandidat verzögerte mit 10,0 (kalt) respektive 10,2 m/s² (warm).

Dem Stehvermögen des Mercedes wäre jedoch auch der Z3 2.8 nicht gewachsen gewesen: Der SLK 320 gewährt seinem Fahrer im Falle einer Vollbremsung aus 100 km/h rund drei Meter mehr Spielraum. Sein Bremsweg beträgt hervorragende 36,7 bei kalter und noch etwas bessere 36,1 Meter bei warmer Bremse.

Der nach der sechsten Vollbremsung realisierte Verzögerungswert von 10,7 m/s² ga-



■ Der 218 PS starke 3,2-Liter-Motor ist der erste im SLK angebotene Sechszylinder. Neu ist auch das grazilere Lenkrad



■ Klingt nach mehr: Der sportlich-sonor tönende SLK 320 trat zum Test gleichfalls mit 16-Zoll-Felgen an



rantiert ihm in dieser Disziplin in der Schlusswertung ebenso die Höchstpunktzahl wie die flotten 64,4 km/h, mit denen er die 180 Meter lange Pylonengasse durchheilt. Allerdings bedarf es aufgrund der recht spitz zu Werke gehenden Lenkung einiger Übung, bis die zehn rot-weißen Hindernisse sich derart flink umrunden lassen.

Am Volant des Z Coupé ist etwas weniger Feingefühl

von Nöten. Der 4,03 Meter kurze Zweisitzer reagiert deutlich gelassener auf allzu forsche Lenkbefehle als sein schwäbischer Konkurrent. Dass sich die Wedelgasse im BMW mit nur mäßig schnellen 62,3 km/h passieren lässt, hat einen anderen Grund: Der hohe Querschnitt der 225 Millimeter breiten 16-Zoll-Bereifung verführt den Z3 3.0 im Zusammenspiel mit der recht weichen Fahrwerksaus-

	BMW Z3 3.0	Mercedes SLK 320		
Motor	6 Zylinder, Reihe	6 Zylinder, V		
Ventile	4 pro Zylinder	3 pro Zylinder		
Bohrung mal Hub	84,0 x 89,6 mm	89,9 x 84,0 mm		
Hubraum	2979 cm ³	3199 cm ³		
Leistung	231 PS bei 5900/min	218 PS bei 5700/min		
Drehmoment	300 Nm bei 3500/min	310 Nm bei 3000/min		
Bremsen Ø v/h	300/272 mm	300/278 mm		
Bereifung (VA)	Michelin Pilot HX 225/50 ZR 16	Michelin Pilot HX 205/55 ZR 16		
Bereifung (HA)	225/50 ZR 16	225/50 ZR 16		
Leergewicht	1438 kg	1390 kg		
Länge x Breite x Höhe	4026 x 1740 x 1306 mm	4010 x 1712 x 1265 mm		
Beschleunigung				
0-40 km/h	1,7 s	1,7 s		
0-60 km/h	2,9 s	3,1 s		
0-80 km/h	4,4 s	4,6 s		
0-100 km/h	6,2 s	6,7 s		
0-120 km/h	8,5 s	9,1 s		
0-160 km/h	14,8 s	15,9 s		
0-200 km/h	25,5 s	27,0 s		
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h				
bis 100 km/h	3,5 s/4,4 s/-	2,9 s/3,9 s/5,3 s		
bis 120 km/h	6,6 s/8,7 s/-	6,0 s/7,7 s/10,6 s		
bis 140 km/h	10,1 s/12,9 s/-	9,3 s/11,8 s/15,8 s		
bis 160 km/h	14,3 s/18,2 s/-	13,0 s/16,1 s/21,5 s		
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	245 km/h		
Kleiner Kurs Hockenheim	1.20,5 min	1.21,2 min		
Bremsweg				
aus 100 km/h (kalt)	39,4 m	36,7 m		
Verzögerung	9,8 m/s ²	10,5 m/s ²		
aus 100 km/h (warm)	39,0 m	36,1 m		
Verzögerung	9,9 m/s ²	10,7 m/s ²		
aus 80% v _{max}	152,8 m (200 km/h)	141,2 m (196 km/h)		
Verzögerung	10,1 m/s ²	10,5 m/s ²		
Testverbrauch (Superbenzin)	12,5 L/100 km	11,4 L/100 km		
Grundpreis	65 800 Mark	77 604 Mark		
SPORT auto Wertung				
Kleiner Kurs Hockenheim	1.20,5 min	5	1.21,2 min	4
Slalom (18 m)	62,3 km/h	4	64,4 km/h	6
0-160-0 km/h (Beschl.-Brems-Prüf.)	20,5 s	5	20,1 s	5
100-0 km/h (Brems-Prüf., warm)	39,0 m	5	36,1 m	6
Elastizität (80-160 km/h)*	18,2 s	6	21,5 s	5
Preis-Leistungs-Verhältnis	285 Mark/PS	5	356 Mark/PS	4
Summe (maximal 36 Punkte)		30		30

* im höchsten Gang

Der Mercedes SLK 320 reagiert äußerst spontan auf Lenkbefehle





■ **Oben ohne**
... geht beim
BMW Z Coupé zwar
nichts, in der Ge-
samtwertung hat
der Bayer jedoch
knapp die Nase vorn

legung zu einem wenig sportiven, von starken seitlichen Rollbewegungen gekennzeichneten Fahrverhalten. Die langsamere Gangart empfiehlt sich auch deshalb, weil der Z weit weniger der Neutralität verpflichtet ist als der Mercedes SLK. Ruckartige Ausweichmanöver beantwortet er schon einmal mit einem nachdrücklich vorgetragenen, dank der direkten Lenkung aber jederzeit gut zu parierenden Ausfallschritt des Hecks.

Auf dem 2,6 Kilometer langen Kleinen Kurs in Hockenheim kommt dem BMW Coupé diese Agilität jedoch zugute. Sein präzises Einlenkverhalten, das Fehlen jeglicher Untersteuerneigung und nicht zuletzt seine gestiegene Potenz bescheren ihm den Sieg in der Rennstreckenwertung. Mit einer Rundenzeit von 1.20,5 Minuten ist der BMW 0,7 Sekunden schneller als der Mercedes, der mit 1.21,2 Minuten trotz seiner hervorragenden Bremsen, die in den engen Kurven traditionell eine große Rolle spielen, in dieser Disziplin das Nachsehen hat.

Dies liegt sowohl an seiner leistungsmäßigen Unterlegenheit, als auch an der Tatsache, dass sich das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) nicht vollständig deaktivieren lässt. Wer versucht, die Senke ausgangs des Motodroms mit dem SLK im Grenzbereich zu nehmen, wird selbst bei ausgeschaltetem ESP spürbar eingebremst. Ruhiger wird die Fahrt dadurch freilich nicht. Der Bremsengriff lässt das Mercedes-Coupé unentschlossen hin- und herwanken.

Der SLK besticht durch seine Bremsen und das variable Dach

Im Alltag dürfte das jedoch eine weitaus geringere Rolle spielen als beispielsweise der Spritverbrauch. Letzterer fällt beim Mercedes SLK 320 rund einen Liter geringer aus als beim BMW Z3 3.0. Mit einem Testmittel von 11,4 Liter auf 100 Kilometer erweist sich

der Verwandlungskünstler als erfreulich genügsamer Begleiter – und huldigt somit auf äußerst angenehme Weise der sprichwörtlichen schwäbischen Sparsamkeit. Der BMW gibt sich gemäß seiner bayerischen Herkunft mit

einem Durchschnittsverbrauch von 12,5 Litern auf 100 Testkilometer deutlich trinkfreudiger.

Große Sprünge lassen sich im Z Coupé aufgrund des mit 51 Litern recht gering ausgefallenen Tankvolumens somit nicht bewerkstelligen. Nach spätestens 350 Streckenkilometern hielten es selbst mutigere Kollegen für angebracht, nach der nächsten Zapfsäule Ausschau zu halten. Der Blick ins Fahrtenbuch des SLK offenbart jedoch, dass dies beim Mercedes-V6 trotz des Verbrauchsvorteils nicht viel anders war.

Die Entscheidungskriterien von Coupé-Liebhabern könnten somit wie folgt aussehen: Wer einen niedrigen Einstiegspreis, eigenwillig-skurrielles Design und die Laufkultur eines Reihensechszylinders nicht missen mag, ist beim Z3 3.0 an der richtigen Adresse. Für den SLK 320 sprechen seine moderateren Trinksitten, die hervorragend verzögernde Bremsanlage und die Variabilität seiner Karosserie. 30 von 36 möglichen sport auto-Punkten gibt es in jedem Fall dazu. *Anja Wassertheurer*

Fazit

Mit dem **Z3 3.0 Coupé** ist nun auch **BMW** in die Dreiliter-Sechszylinderklasse aufgestiegen – und das mit durchschlagendem Erfolg: Das zweiseitzige Bayern-Coupé fährt seinem 13 PS schwächeren Konkurrenten aus dem Schwäbischen, dem **Mercedes SLK 320** mit V6-Motor, in Hockenheim sowohl bei der Beschleunigungsmessung als auch auf dem Kleinen Kurs davon. Mit einem Basispreis von 65 800 Mark ist er zudem deutlich günstiger als der SLK, der nicht unter 77 604 Mark zu haben ist. Ob die hervorragend verzögernde Bremsanlage und das variable Karosseriekonzept den Mehrpreis von knapp 12 000 Mark rechtfertigen, muss jeder für sich entscheiden.



■ **sport auto-Redakteurin**
Anja Wassertheurer