

An der **Air** gepackt

Vergleichstest Der BMW-Roadster Z3 1.9 steht in unmittelbarer Konkurrenz zum Mercedes SLK 200, der Z3 2.8 zum SLK 230 Kompressor. Welches ist das richtige Open-Air-Auto für wen?

Mercedes SLK 230
Kompressor

BMW Z3 2.8



BMW und Mercedes haben sich des Roadster-Markts mit deutscher Gründlichkeit angenommen. So beschicken die Bayern das Segment „Fahrspaß pur“ gleich mit vier Modellen, vom Z3 1.8 mit 115 PS bis zum 321 PS starken M Roadster. Die Preisskala reicht von 44 500 Mark bis 91 500 Mark. Mercedes hat den SLK-Zweisitzer in zwei Versionen, mit und ohne Kompressor, ins Rennen geschickt: Der SLK 200 mit Vierzylinder-Saugmotor soll den kostengünstigen Einstieg ins Reich der Sinne eröffnen. Dazu sind 136 PS aufgeboten und ein Preis von 54 510 Mark.

In seiner Klasse trifft der SLK 200 auf den nur 49 800 Mark teuren BMW Z3, der

140 PS aus dem größten Vierzylinder des Hauses, dem 1.9, vorgelegt hat.

Gegen den SLK 230 Kompressor zum Preis von 62 560 Mark mit seinem aufgela denen 2,3-Liter-Vierzylinder fährt BMW den Z3 2.8 mit Sechszylinder-Reihenmotor auf. Preis: 61 300 Mark.

Mit ihrem bewußt spartanisch auf den Zweck hin ausgerichteten Konzept sichern sich die Münchner zumindest finanziell einen gewissen Marktvorteil. Der Kunde bekommt einen zierlichen, als reine Fahrmaschine gedachten Sportwagen mit Stoffdach, das er am liebsten unter einer aufknöpfbaren Persenning verstaut durch die Lande fährt. Für das Auf- und

Absetzen der Kopfbedeckung ist derzeit grundsätzlich Handarbeit angesagt. Die aufpreispflichtige elektrische Betätigung ist noch nicht lieferbar. Auch hierbei will die steife Persenning von Hand aufgeknöpft werden. Ein Hardtop steht noch nicht einmal in der Liste der Sonderausstattung.

Mercedes will von der mit dem Z3 angestimmten Road-

ster-Nostalgie indes nichts hören. In Bremen läuft ein zukunftsweisender Zweisitzer vom Band, der nicht allein Zweitwagen für die schönen Tage des Sommers sein will. Der SLK ist konzeptionell ein Coupé, das sein festes Dach mit einer aufwendigen Elektro-Hydraulik per Knopfdruck im Kofferraum verstauen kann und sich so innerhalb von 25 Sekunden bedarfsweise in einen Roadster verwandelt. Er empfiehlt sich daher als vollwertiger Ganzjahreswagen, was seinen relativ geringen Mehrpreis ohne weiteres rechtfertigt.

Einen unabweisbaren Nachteil handelt sich der SLK mit seiner genialen Dachkonstruktion dennoch ein. Im offenen Zustand



■ Maskenbildner: Die Luft-einlässe zeigen Markenidentität



Mercedes SLK 200

BMW Z3 1.9



raubt die Verdeckmechanik dem mit 350 Liter recht großzügig bemessenen Kofferraum glatte 205 Liter Stauraum. Da ist die traute Zweisamkeit beim Roadster-Wochende mangels ausreichender Garderobe ernsthaft gefährdet. Der Z3 bietet für das Gepäck wenigstens gut nutzbare 165 Liter an.

Seinen State-of-the-Art-Anspruch rechtfertigt der SLK

neben dem Dächleindeckdich durch seine direkte Abstammung von der aktuellen C Klasse-Plattform. Für den Z3 bedienen sich die BMW-Ingenieure ungeniert im Ersatzteilregal des alten Dreier: Die Hinterachse stammt, leicht modifiziert, aus dem bis 1990 gebauten Modell E30.

Hinter den unterschiedlichen konzeptionellen Ansätzen von Z3 und SLK stehen



■ Drinnen und draußen: Die moderne Karosserie des SLK (oben) prägt eine hohe Gürtellinie. Im nostalgischen Z3 ist die Besatzung stärker den Elementen ausgesetzt



SLK 200 und Z3 1.9 sind ein Fall für Naturfreunde, denen Speed schnuppe ist



ebenso verschiedene automobile Weltanschauungen. Sie gilt es zu sortieren, bevor man sich für das eine oder andere Modell entscheidet.

So spricht bereits das Design eine beredte Sprache. Der Z3 zitiert unmißverständlich klassische Vorbilder: lange, geschwungene Frontpartie, betont kurzes Heck – das Modell 507 des Grafen Goertz läßt grüßen. Dagegen inter-

pretiert Mercedes das SL-Thema streng zeitgemäß und verweist nur mit den beiden Powerdomen auf der Haube auf den 300 SL der fünfziger Jahre. In einem Doppelvergleichstest läßt sport auto die beiden sich entsprechenden Z3- und SLK-Modelle antreten, um die Grundlagen einer Entscheidung zu klären.

Die beiden Einstiegsmodelle Z3 1.9 und SLK 200 wen-

Sekunden für den Spurt auf 100 km/h aus, den der 96 Kilogramm leichtere Z3 1.9 in deutlich schnelleren 9,1 Sekunden erledigt. In der Höchstgeschwindigkeit, für die Gewicht keine, die aerodynamischen Qualitäten dafür umso mehr Bedeutung haben, nimmt der Mercedes seinem Konkurrenten mit angemessenen 207 km/h gar schmale zwei km/h ab.



■ Alles an Deck: Originell und farbenfroh geriet der SLK-Innenraum (oben). Die Seitenairbags sind serienmäßig. Untadelig funktionell fällt das Z3-Interieur aus



■ Drunter und drüber: SLK 200 (links) und Z3 1.9 werden von Vierzylindermotoren moderat in Bewegung gesetzt

den sich an eine Klientel, denen es nicht um packende Fahrndynamik, sondern in erster Linie um den offenherzigen Genuß von Sonne und Natur geht. Die Fahrleistungen bewegen sich auf dem Niveau der Golf-Klasse.

Betulich wirkt dabei besonders der Mercedes mit seinen 1295 Kilogramm Gewicht. Dies drückt sich in 10,5

In puncto Motoren erweist sich der BMW als rauhebeinige Alternative. Der brummige 1.9 liefert trotz Schaltsaugrohr nicht ganz so viel Drehmoment von unten heraus wie der geschmeidiger wirkende Mercedes-Vierzylinder. Daher sind im Sinne zügigen Fortkommens höhere Drehzahlen angesagt. Bei den Getrieben senkt sich die

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW Z3 1.9

Mercedes-Benz SLK 200

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schlepphebel

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel

Hubraum

1895 cm³

1998 cm³

Bohrung x Hub

85 mm x 83,5 mm

89,9 mm x 79,7 mm

Leistung

140 PS (103 kW)

138 PS (100 kW)

bei 6000/min

bei 5500/min

Drehmoment

180 Nm bei 4300/min

190 Nm bei 3700/min

Literleistung 73,9 PS/L

Literleistung 68,1 PS/L

Kraftübertragung

mechanisches Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

1. Gang	4,23	1. Gang	3,905
2. Gang	2,52	2. Gang	2,174
3. Gang	1,66	3. Gang	1,372
4. Gang	1,22	4. Gang	1,00
5. Gang	1,00	5. Gang	0,811

Karosserie

Zweisitziger Roadster

Zweisitziger Roadster

Länge 4025 mm

3995 mm

Breite 1692 mm

1715 mm

Höhe 1288 mm

1284 mm

Tankvolumen 51 Liter

53 Liter

Gewicht 1199 kg

1295 kg

Leistungsgewicht 8,6 kg/PS

9,5 kg/PS

Fahrwerk

vorn: Querlenker, Federbein, Stabilisator, hinten: Schräglenker,

vorn: Doppelquerlenker, Stabilisator, hinten: Querlenker, Zug- und Schubstreben

Bremsen

Scheiben, ABS

innenbelüftete Scheiben, ABS

Räder

205/60 R 15V auf 6,5-Zoll-Felgen

vorn 205/50 R 16V

Michelin Pilot HX

hinten 225/50 R 16V

(Option) auf 7- und 8-Zoll-Felgen

Michelin Pilot HX

Beschleunigung

0-60 km/h	4,0 s	4,5 s
0-80 km/h	6,1 s	7,0 s
0-100 km/h	9,1 s	10,5 s
0-120 km/h	12,7 s	14,8 s
0-160 km/h	25,5 s	28,1 s
0-180 km/h	38,3 s	41 s

Höchstgeschwindigkeit

205 km/h

207 km/h

Elastizität

im vierten Gang aus 80 km/h bis:

100 km/h	5,1 s	5,6 s
140 km/h	16,3 s	17,9 s
160 km/h	24,1 s	26,4 s

im fünften Gang aus 80 km/h bis:

100 km/h	6,6 s	7,7 s
140 km/h	21,7 s	27,0 s
160 km/h	31,8 s	39,1 s

Bremsweg

kalt aus 100 km/h	38,8 Meter	38,9 Meter
warm aus 100 km/h	39,8 Meter	37,5 Meter
entspricht	10/9,7 m/s ²	9,9/10,3 m/s ²

Testverbrauch

Durchschnitt	9,6 L/100 km	9,8 L/100 km
	Super bleifrei	Super bleifrei

Grundpreise

49 800 Mark

54 510 Mark

DATEN UND MESSWERTE

BMW Z3 2.8

Mercedes-Benz
SLK 230 Kompressor

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Eaton-Kompressor M62, Ladedruck 0,7 bar

Hubraum

2793 cm³

2295 cm³

Bohrung x Hub

84 mm x 84 mm

90,9 mm x 88,4 mm

Leistung

192 PS (141 kW)

193 PS (142 kW)

bei 5300/min

bei 5300/min

Drehmoment

275 Nm bei 3950/min

280 Nm bei 2500/min

Literleistung 68,7 PS/L

Literleistung 84,1 PS/L

Kraftübertragung

mechanisches Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

1. Gang 4,20 1. Gang 3,856

2. Gang 2,49 2. Gang 2,182

3. Gang 1,66 3. Gang 1,376

4. Gang 1,24 4. Gang 1,000

5. Gang 1,00 5. Gang 0,799

Karosserie

Zweisitziger Roadster

Zweisitziger Roadster

Länge 4025 mm

3995 mm

Breite 1740 mm

1715 mm

Höhe 1293 mm

1289 mm

Tankvolumen 51 Liter

53 Liter

Gewicht 1328 kg

1313 kg

Leistungsgewicht 6,9 kg/PS

6,8 kg/PS

Fahrwerk

vorn: Querlenker, Federbein, Stabilisator, hinten: Schräglenker,

vorn: Doppelquerlenker, Stabilisator, hinten: Querlenker, Zug- und Schubstreben

Bremsen

Scheiben, vorn innenbelüftet, ABS

innenbelüftete Scheiben, ABS

Räder

vorn 225/45 ZR 17

vorn 205/50 R 16V

hinten 245/40 ZR 17

hinten 225/50 R 16V

auf 7,8- und 8,5-Zoll-Felgen

auf 7- und 8-Zoll-Felgen

Michelin MXX 3

Michelin Pilot HX M

Beschleunigung

0-60 km/h 3,4 s 3,2 s

0-80 km/h 4,9 s 4,9 s

0-100 km/h 7,1 s 7,2 s

0-120 km/h 9,7 s 10,0 s

0-160 km/h 18,0 s 17,5 s

0-180 km/h 24,7 s 22,7 s

Höchstgeschwindigkeit

218 km/h

230 km/h

Elastizität

im vierten Gang von aus 80 km/h bis:

100 km/h 3,7 s 3,7 s

160 km/h 15,1 s 15,8 s

180 km/h 22,3 s 21,1 s

im fünften Gang aus 80 km/h bis:

100 km/h 4,6 s 5,4 s

140 km/h 14,5 s 16,4 s

160 km/h 20,2 s 22,6 s

Bremsweg

kalt aus 100km/h 36,7 Meter 37,5 Meter

warm aus 100 km/h 39,0 Meter 37,5 Meter

entspricht 10,5/9,9 m/s² 10,3/10,3 m/s²

Testverbrauch

Durchschnitt 10,9 L/100 km 10,7 L/100 km

Super bleifrei

Super bleifrei

Grundpreise

61 300 Mark

62 560 Mark



■ **Offen gesagt:** Die SLK-Besatzung darf sich dank serienmäßiger Überrollbügel sicherer fühlen



■ **Kurz oder lang:** Der kompakt bauende Vierzylinder im SLK (oben) wird von einem Roots-Gebläse zwangsbeatmet. Der seidige BMW-Reihensechszylinder schöpft Kraft aus mehr Hubraum

Waage dagegen zugunsten des BMW. Die fünf Gänge lassen sich bedeutend flüssiger und exakter sortieren als die in der etwas hakigen Mercedes-Schaltbox.

Die Fahrwerke beider Roadster werden von der jeweils gebotenen Motorleistung nie in Verlegenheit gebracht. Selbst auf sehr abrupte Lastwechsel im Kurvenbereich reagieren beide mit untadeliger Neutralität. Wer beim Einfahren in eine Kurve übermütig zu Werke geht, sieht sich schlimmstenfalls mit Untersteuern konfrontiert, das sich mit Rücknahme des Gaspedals von selbst egalisiert. Das Heck läßt sich auch mit voll niedergedrücktem Gaspedal am Kurvenausgang nicht zum Auswandern überreden. Die





Mit SLK und Z3 treffen unterschiedliche Konzepte und gegensätzliche Philosophien aufeinander

Lenkung wirkt im BMW ein wenig direkter als im ebenfalls sehr agilen Mercedes.

Auf holprigem Geläuf, besonders in langgezogenen Kurven, bewahrt das kultivierte SLK-Fahrwerk stoische Ruhe, wo der Z3 gern mal mit der Schräglenkerhinterachse zuckt. Grobes Terrain regt den Z3 auch nachhaltiger zu cabriotypischem Zittern an als den spürbar steiferen SLK.

Wo neben dem Spaß an der frischen Brise die Freude an rasanter Fortbewegung besteht, sind Z3 2.8 und SLK 230 Kompressor in ihrem Element. Beide enthalten die Ingredienzen kreislaufreibender Genußmittel in Form hochdosierter PS-Quanten, die zudem in ganz individueller Form dargereicht werden.

Der BMW-Roadster fasziniert durch sein äußerst geschmeidig hochdrehendes Sechszylinder-Triebwerk. Deses Sireningesang lauscht der Z3-Treiber auch unter aufgespanntem Zeltdach mit Wohlbehagen.

Dafür kann sich der Mercedes SLK-Besitzer an dem Bewußtsein delektieren, am großen Kompressor-Erbe der Marke teilzuhaben. Ganz anders als die Ladepumpen der

Vorkriegsära mit ihrem martialischen Geheul geht das sachte Pfeifen des modernen Eaton-Gebläses nahezu vollständig im Geräuschteppich des Vierzylinderaggregats unter.

Von den Leistungsdaten her gesehen, ergibt sich zwischen Z3 2.8 und SLK 230 Kompressor nahezu ein Patt. Mit 193 PS liefert der SLK ein PS mehr an der Hinterachse ab, sein Drehmoment von 280 Newtonmeter übertrifft das des hubraumstärkeren BMW um schmale fünf Newtonmeter.

Der 1328 Kilogramm schwere Z3 liegt mit dem 15 Kilogramm leichteren SLK beim Spurt von null auf 100 km/h nahezu gleichauf. Der SLK benötigt 7,2 Sekunden, der BMW macht es um eine Zehntelsekunde schneller. 180 km/h erreicht der Mercedes zwei Sekunden früher als der Z3. Im Topspeed legt der SLK mit 230 km/h zwölf km/h zwischen sich und den Bayern-Roadster.

Viel Freude kommt auf enggewundenen Landstraßen auf: Der Z3 läßt dort geradezu kart-artige Beweglichkeit aufblitzen. Unter Einsatz des Gaspedals lassen sich Drifts über alle viere ziehen, die der Besatzung ein ums anderemal ein breites Grinsen auf die Wangen zaubern. Wer etwa bei Paßfahrten den leichten Heckschwenk abrufen möchte, schaltet die Traktionskontrolle einfach aus.

Ein wenig nüchterner, aber in jedem Fall narrensicher benimmt sich der SLK im Grenzbereich. Übersteuern kommt in seinem Vokabular dank Antriebsschlupfregelung (ASR) nicht vor. Er ist vergleichsweise soft abgestimmt und in seinen Reaktionen daher eher bedächtig.

Nach allgemein gültigen Maßstäben modernen Automobilbaus gelingt Mercedes mit dem SLK die perfektere Lösung bis hin zu Überrollbügeln und Seitenairbags. Als puristischer Roadster für Fahrspaß ohne Filter bewährt sich aber ebenso unangefochten der Z3.

Klaus Rosshuber



● **Stahl oder Stoff:** Mit aufgesetztem Blechhut ist der SLK ein vollwertiges Coupé. Den Z3 verschließt ein solide gearbeitetes Stoffverdeck im klassischen Stil