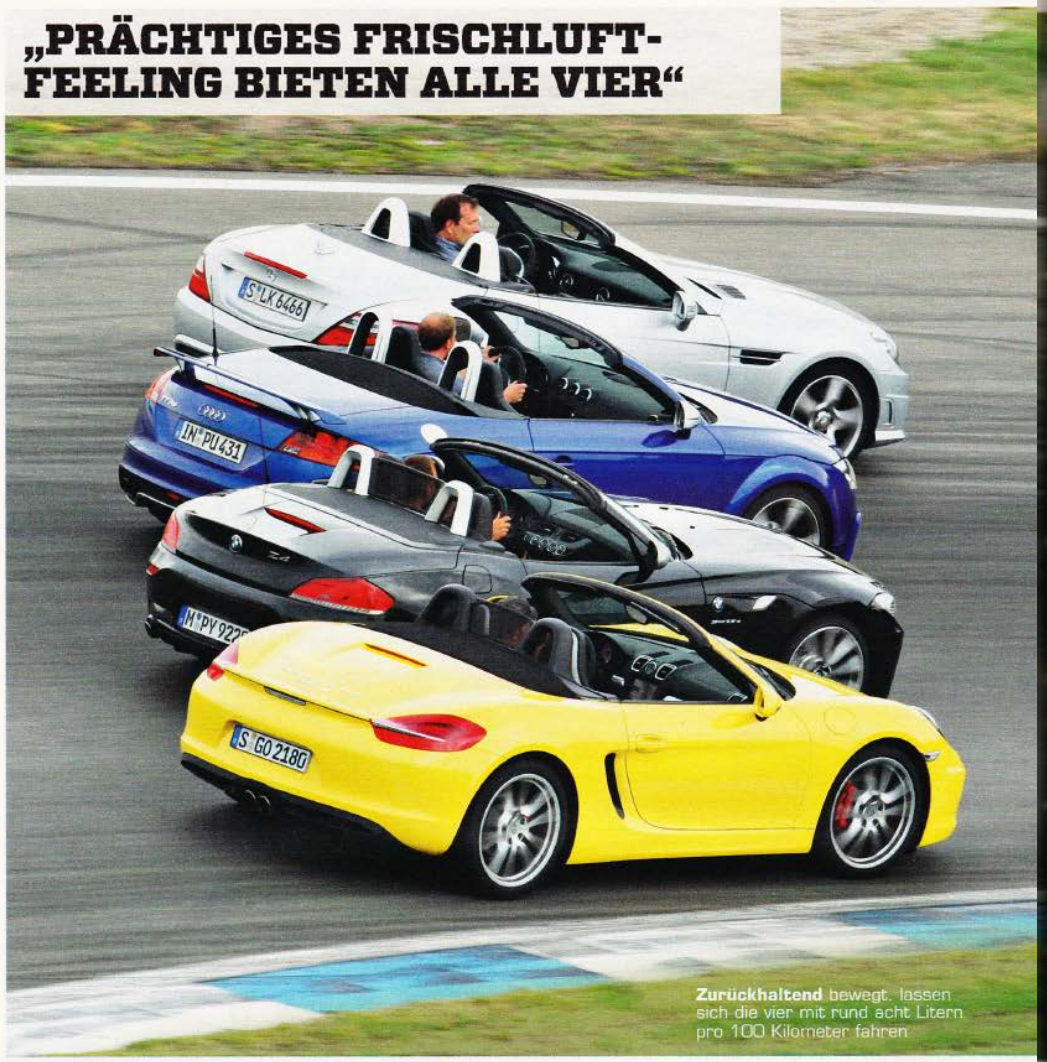
WER WIRD SPITZEN-SPORTLER?

Dass sich diese vier schnellen Roadster ähnlich gut vorm Eiscafé machen, ist klar. auto motor und sport fordert sie deshalb auf der Rennstrecke und vergibt die Punkte nach Sportwagen-Wertung. ▷

„PRÄCHTIGES FRISCHLUFT-FEELING BIETEN ALLE VIER“



Zurückhaltend bewegt, lassen sich die vier mit rund acht Litern pro 100 Kilometer fahren

Noch bevor die Kugel Stracciatella in der Waffel landet, steht der neue Porsche Boxster oben ohne in der Sonne und verblüfft die elitäre Roadster-Gang. Schneller öffnen nämlich weder der Audi TT RS Roadster (zwölf Sekunden) noch die beiden Blechfalter BMW Z4 und Mercedes SLK – sie brauchen je 20 Sekunden und müssen dabei stillstehen. Während der langen Testfahrt über Land zeigen die vier eigenständigen Charakter: Der Boxster S (ab 59 120 Euro) verkörpert den ausgewogenen Sportler, der nun besser federt als früher, der TT RS Roadster (ab 59 600 Euro) mehr den kräftigen Brummer mit bester Traktion. Der Z4 35is (ab 57 300 Euro) zieht ähnlich satt, enttäuscht aber mit seinem kippeligen Fahrverhalten. Der SLK (ab 52 300 Euro) geht und brüllt nicht so brutal, federt dafür aber sanft. Und wie ist's auf der Rennstrecke?

Wir erhöhen das Tempo, steuern auf den kleinen Kurs von Hockenheim und schicken den Neuling aus Zuffenhausen zuerst an den Start. Obwohl der Sechszylinder des Boxster S mit 315 PS am zweitwenigsten Leistung hat, beschleunigt er in nur 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h und schlüpft mühelos durch die 11 Kurven. Wie er diese Leichtigkeit hinbekommt? Er wiegt mit 1442 Kilogramm weniger als seine Konkurrenten und hat das beste Leistungsgewicht: 4,6 kg/PS.

Seine fein dosierbaren, bissigen Bremsen erlauben zudem die spätesten Bremspunkte. Für einen Notstopp aus 100 km/h braucht er nur 33 Meter. Jetzt ist jedoch das andere Extrem gefragt, die beste Rundenzeit. Dafür faucht der Porsche noch mal um den 2,6 Kilometer langen Kurs, knallt im optionalen Sport-Plus-Programm sechs der sieben Gänge (Nummer sieben ist eine Sparstufe) durch das Doppelkupplungsgetriebe, lenkt mit viel Rückmeldung sehr direkt ein und bleibt bei etwas Gas stabil am Scheitelpunkt, stützt sich perfekt auf die Hinterräder und beschleunigt wunderbar aus den Kehren.

Dabei hinterlässt er nie ein angestrengtes Gefühl. Traktion ist auf trockener Piste ebenfalls kein Problem – und solange der Wagen leicht unter Zug bleibt, setzt auch das Heck nicht zum Überholen an. Am Ende zeigt die Messtechnik die Rundenzeit: 1:13,8 Minuten. Wow, fast so schnell wie der 911 Carrera S.

Zum Glück hat der Audi TT RS Roadster die Zeit nicht gesehen, womöglich hätte er sich gar nicht angestrengt. Dabei macht er es seinem Fahrer denkbar einfach: Lenkung, Gasannahme, Bremse – alles wirkt harmonisch und auf hohem Niveau. Man muss kein Profi sein, um diesen Wagen sehr schnell zu bewegen. Genau genommen ist der Audi wie eine Traumfrau: Er verzeiht viel und zickt nie rum. Seine schnelle Run-

Fahrdynamik-Paket Für 1416 Euro Aufpreis lenkt der SLK direkter und federt beim Drücken der Sport-Taste straffer

S-Taste Wird sie gedrückt, spricht der Motor direkter an und die Auspuffklappe geht auf

Erlebnis-Schalter Hat jeder Z4. In drei Stellungen reagieren Motor, Lenkung und das optionale Fahrwerk direkter

Sport Plus Diese Taste kostet in Verbindung mit PDK 2023 Euro und bringt unter anderem eine Blitzstart-Funktion

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Audi TT RS Roadster	BMW Z4 sDrive 35is	Mercedes SLK 350	Porsche Boxster S
Motorbauart/Zyl.-Zahl		Reihe/5	Reihe/6	V/6	Boxer/6
Hubraum	cm³	2480	2979	3498	3436
Leistung	kW (PS) bei 1/min	250 (340) 5400	250 (340) 5900	225 (306) 6500	232 (315) 6700
max. Drehm.	Nm bei 1/min	450 bei 1600	500 bei 1500	370 bei 3500	360 bei 4500
Schadstoffeinstufung		Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
CO_2-Ausstoß	g/km	199	210	167	188
Leergewicht/Zul.	kg	1599/256	1621/234	1582/273	1442/243
Länge × Breite × Höhe	mm	4198 × 1842 × 1348	4244 × 1790 × 1284	4134 × 1810 × 1301	4374 × 1801 × 1281
Radstand	mm	2468	2496	2430	2475
Wendekreis li./re.	m	11,0/10,9	11,2/10,9	10,4/10,4	10,9/11,0
Gepäckraum	L/VDA	250	310/180[1]	335/225[1]	150/130[9]
Tankinhalt	L	60	55	60	64
Innenbreite	mm	1480	1445	1410	1405
Innenhöhe	mm	980	990	1000	975
Testwagenbereifung					
vorn		255/35 R 19Y	225/35 R 19Y	225/40 R 18Y	235/35 R 20Y
hinten		255/35 R 19Y Toyo Proxes Sport	255/30 R 19Y Bridgestone Potenza RE050A	245/35 R 18Y Continental SportContact5	265/35 R 20Y Pirelli P Zero
Kraftübertragung		Allradantrieb Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe	Hinterradantr. Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe	Hinterradantr. Siebengang-automatikgetriebe	Hinterradantr. Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Beschleunigung	s				
0 – 40 km/h		1,2	1,6	1,7	1,4
0 – 80 km/h		3,1	3,6	4,3	3,4
0 – 100 km/h		4,4	5,0	6,1	4,8
0 – 120 km/h		6,0	6,7	8,2	6,5
0 – 130 km/h		7,0	7,7	9,3	7,4
0 – 140 km/h		8,0	8,7	10,8	8,5
0 – 160 km/h		10,5	11,3	13,9	11,0
0 – 180 km/h		13,4	14,4	17,6	14,0
0 – 200 km/h		17,2	18,4	23,0	17,9
0 – 400 m		12,7	13,2	14,2	13,0
Höchstgeschw.	km/h	250	250	250	277
Bremsweg	m				
aus 100 km/h kalt		37,1	36,2	37,1	32,9
aus 100 km/h warm		36,1	36,2	36,7	33,3
aus 190 km/h kalt		132,0	131,0	134,0	120,0
aus 100 km/h nass		43	43	46	41
µ-split-Bremsweg		96	103	100	92
Testverbrauch	L/100 km	12,4	12,8	11,3	11,8
min. (ams-Verbrauchsrunde)		7,9	7,9	7,7	7,6
maximal		16,6	16,5	14,8	14,9
Reichweite	km	483	429	530	542
NEFZ-Verbrauch	L/100 km	Super Plus	Super	Super	Super Plus
Stadt		12,4	12,6	9,9	11,2
über Land		6,4	6,9	5,5	6,2
gesamt		8,6	9,0	7,1	8,0
Innengeräusch	dB(A)				
bei 80 km/h		69	71	64	68
bei 100 km/h		72	72	66	71
bei 130 km/h		75	74	71	74
bei 160 km/h		79	77	72	78
bei 180 km/h		80	80	74	79
Fahrversuche	leer/bel. km/h				
Slalom 18 m		65,7	65,7	62,7	68,5
ISO-Wedeltest		142,4	134,7	136,6	148,3
VDA-Ausweichgasse					
Einfahrgeschwindigkeit		75	74	71	77
Ausfahrgeschwindigkeit		54	53	45	53
Festkosten	Euro				
Steuer		228,–	260,–	184,–	226,–
Haftpflicht		208,–	189,–	201,–	186,–
Teilkasko[5]		251,–	204,–	154,–	594,–
Vollkasko[6]		674,–	646,–	794,–	877,–
Unterhaltskst. im Monat[5]					
bei 15 000 km/Jahr	Euro	380,–	375,–	311,–	431,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	702,–	695,–	568,–	779,–
Grundpreis	Euro	68 105,–[6]	58 170,–[7]	56 930,–[8]	66 825,–[8]
adaptives Fahrwerk		1100,–	●	1416,–	1428,–
Einparkhilfe vorn und hinten		400,–[10]	790,–	869,–	881,–
Navigationssystem		2030,–	3000,–	3118,–	3148,–
Sitzheizung		●	●	381,–	417,–
Bi-Xenonscheinwerfer		●	●	1660,–	702,–

[1] geschlossen/offen; [2] vorne/hinten; [3] ohne SB; [4] mit 150 Euro SB; [5] ohne Wertverlust; [6] inkl. 19-Zoll-Räder, Schalensitze, Sportauspuff, adaptives Fahrwerk; [7] inkl. 19-Zoll-Räder; [8] inkl. Sport- und Fahrdynamikpaket; [9] inkl. 20-Zoll-Räder, adaptives Fahrwerk, Sport Chrono Paket; [10] nur hinten
● = Serie

Rennstrecke
Die Zeiten wurden auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim gemessen

„DER BOXSTER SCHLÄGT DIE ANDEREN AUF DER RENNSTRECKE“

Handlich sind die optionalen Schaltwippen für das PDK-Getriebe des Boxsters

Mit Turboaufladung hat BMW das meiste Drehmoment

Elektrisch surrt das optionale Windschott des TT hoch

Eng wird es im Kofferraum des offenen SLK, im Z4 sieht's ähnlich aus

le beginnt er mit einer 450-Newtonmeter-Turbokeule, die ihn aus dem Stand in nur 4,4 Sekunden auf Tempo 100 spuckt. Und lank Allradantrieb kommt all die Kraft perekt auf die Gerade.

Dann jagt er in die erste Kurve. Puhhh, lie war zu schnell angegangen, was die quietchenden Vorderräder mit Untersteuern quittieren. Auch in der nächsten Ecke gibt eine Lenkung weniger Rückmeldung als die les Porsche. Zudem ist der Audi tendenziell ntersteuernder, drückt bei Lastwechsel gern nit dem Heck und braucht am Kurvenausgang ein paar Meter mehr Platz.

Sein Siebengang-Doppelkupplungsgetrieie wäre perfekt, wenn es so schnell runter vie hoch schalten würde. Und seine Bremsen dürften noch kräftiger zupacken, was die 36,1 Meter von 100 auf null km/h zeigen. Die zweite Runde läuft besser, der Audi will mit weniger Power in die Kurve geführt werden, dann zieht er spürbar flüssiger um die Ecken und ist schneller auf den Geraden. Seine beste Rundenzeit: 1:15,5 Minuten.

Nun darf der BMW Z4 35is brüllen. Und wie. Sein Biturbo-Reihensechszylinder erzeugt ähnlichen Gänsehaut-Sound und schnippst den Wagen mit 500 Newtonmeter kraftvoller nach vorn – egal bei welchem Tempo. Dass er beim Standardsprint mit fünf Sekunden dem Audi den Vortritt lässt, liegt an seinem höheren Leergewicht und der schlechteren Traktion. Auf der Jagd nach der besten Rundenzeit wird sein Fahrwerk zum Handicap.

Der BMW liegt nicht so satt und zuckt schon bei kleinen Unebenheiten mit dem Heck hin und her – das mag auf der Rennstrecke kalkulierbar sein, auf der Landstraße bewirkt es das Gegenteil. Ein weiterer Störfaktor ist die künstlich spitze Lenkung. Ergebnis: 1:17,6 Minuten.

Zum Schluss sprintet der Mercedes SLK 350 los. Dabei wird jedoch schon auf der Start-Ziel-Geraden klar, dass sein V6-Saugmotor eher ein verhaltener Typ ist – sowohl beim Sound als auch beim Punch. So brav der 306 PS starke SLK Nullhundert angeht (6,1 Sekunden), so verhalten zieht er aus Kurven heraus.

Er ist als Einziger mit einer klassischen Wandlerautomatik bestückt und wechselt die Gänge schnell, aber nicht zackig. Mit seiner leichtgängigen Lenkung mag er es eher gemütlich als eilig. Zum Rennstrecken-Star ist er auf jeden Fall nicht geboren, was seine Rundenzeit beweist: 1:19,7 Minuten.

Am Ende des Tages kühlen die vier vor der Eisdiele ab. Auf der Pole-Position: der neue Boxster S, ein unglaublich schneller, agiler, ausgewogener Sportler. Der TT Roadster ist fast so direkt, etwas schneller beim Sprint, aber insgesamt nicht so feinfühlig. Der Z4 35is hat den besten Motor, aber das unharmonischste Fahrwerk. Und der SLK? Er bleibt der liebenswerte Softi.

Text: Dani Heyne
Fotos: Hans-Dieter Seufert

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		Porsche Boxster S	Audi TT RS Roadster	BMW Z4 35is	Mercedes SLK 350
Karosserie					
Innenmaße/Raumgefühl	(10)	8	8	8	8
Funktionalität	(10)	8	8	7	7
Instrumente	(15)	14	13	12	12
Qualitätsanmutung	(15)	14	14	13	13
Sitze vorn	(20)	19	19	18	17
Geräuscheindruck	(10)	8	9	9	7
Leergewicht	(20)	11	8	7	8
Summe	**(100)**	**82**	**79**	**74**	**72**
Bremsen					
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	10	5	6	5
Bremsweg nass leer (100 km/h)	(10)	7	7	7	6
Bremsw. warm (100 km/h)	(10)	9	6	6	6
Verzögerung aus 190 km/h	(15)	14	11	11	10
Pedalgefühl	(5)	5	5	5	5
µ-split-Stabilität	(5)	3	4	3	4
µ-split-Bremsweg	(5)	5	4	3	4
Summe	**(60)**	**53**	**42**	**41**	**40**
Antrieb					
Durchzugskraft	(10)	7	9	9	7
Leistungsentfaltung	(15)	15	14	14	11
Schaltung/Getriebeabstufung	(15)	13	14	14	12
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	11	10	9	7
Elastizität	(20)	19	20	20	19
Testverbrauch/Reichweite	(20)	12	12	10	14
Summe	**(100)**	**77**	**79**	**76**	**70**
Fahreigenschaften					
Handling	(15)	15	14	11	12
Lenkung	(10)	10	9	6	7
Traktion	(10)	8	10	7	7
Rennstrecke	(20)	8	6	3	0
Fahrsicherheit	(20)	18	19	15	17
Fahrdynamik-Test	(10)	10	8	7	6
Federung/Dämpfung	(15)	14	13	10	13
Summe	**(100)**	**83**	**79**	**59**	**62**
Eigenschaftswertung	**(360)**	**295**	**279**	**250**	**244**
Kosten					
Grundpreis*	(15)	8	7	14	15
Garantie	(5)	1	1	1	1
Wart./Rep. 100 000 km	(10)	6	9	10	10
Kraftstoffkosten 100 000 km	(10)	10	9	9	10
Summe	**(40)**	**25**	**26**	**34**	**36**
Gesamtwertung	**(400)**	**320**	**305**	**284**	**280**
		1	2	3	4

* Bester erhält volle Punktzahl

FAZIT

Porsche Boxster S

Schnell und locker auf der Rennstrecke, komfortabel über Land und ratzfatz beim Dachöffnen. Saubere Leistung.

Audi TT RS Roadster

Stärkster beim Sprint, viel Traktion und kinderleicht schnell zu bewegen. Aber: Nicht ganz so exakt wie der Porsche.

BMW Z4

Einen kraftvollen Doppelturbo-Benziner hat er; was dem Z4 fehlt, ist eine ausgewogenere Fahrwerksabstimmung.

Mercedes SLK

Auf der Rennstrecke wirkt der SLK 350 zu soft. Dafür führt er mit seinem fairen Preis die Kostenwertung an.