DACH-NUMMER

Nur bequem war gestern: Mit nachgeschärfter Fahrdynamik und verfeinertem Klappdach will der Mercedes SLK in seiner dritten Auflage der Konkurrenz von Audi, BMW und Porsche davonfahren. Vier Roadster mit rund 300 PS und ganz eigenem Charakter. ▷

Dach runter, Mundwinkel hoch: In den vier Roadstern strahlt die Frühlingssonne gleich intensiver

Sollte einer Ihrer frischluftsüchtigen Beifahrer mal meckern, dass man bei Ihrem Cabrio anhalten muss, um das Verdeck zu öffnen, drücken Sie ihm einfach ein paar alte Autozeitschriften in die Hand: So lobte auto motor und sport vor 50 Jahren einen Austin Healey Sprite allein deshalb, weil dessen Verdeck „in einer separaten Tasche im Kofferraum" untergebracht war. Roadster-Dächer wurden damals nicht einfach zugeklappt, sie wurden aufgebaut wie Zelte. Dass „keine hohen Ansprüche an die Dichtigkeit" gestellt werden durften, war ebenfalls kein Kritikpunkt. Es verstand sich von selbst. Und da sich die Sitze bei Regen wie Schwämme vollsaugten, empfahlen die Tester das Mitführen wasserdichter Auflagen – zur Vermeidung von Blasenentzündungen.

Dagegen gleichen Roadster-Fahrten von heute reinsten Wellness-Anwendungen. Vor allem im Mercedes SLK: Der Erfinder des neuzeitlichen Klappdach-Cabrios gestattet in seiner dritten Auflage nochmals feinere Zwischentöne bei der Dosierung der Elemente. Bei geschlossenem Hardtop lässt sich die Lichtdurchlässigkeit des optionalen Glasdachs variieren. Ein Knopfdruck, und es wird hell im Innenraum. Und auch für's Offenfahren gibt es eine Light-Variante: Seitenscheiben sowie Windschott hoch und den aus dem Vorgänger bekannten Nackenfön an. Schon ist das Frischluft-Vergnügen nicht mehr an die Laune der Sonne gebunden.

Für ganzjährig gute Laune sorgt auch die Karosserie. Obwohl nur minimal gewachsen, knüpft der neue SLK mit Flügeltürer-Kühler und Hüftschwung an die reiche Tradition des Hauses an. Zudem schluckt er deutlich mehr Gepäck als bisher – bei geschlossenem Dach fast so viel wie ein VW Golf. Ebenfalls groß sind die Fortschritte im Cockpit, wo liebevoll gestaltete Instrumente und chromverzierte Bedienelemente den pragmatischen Viano-Charme vertreiben. Für die Betätigung des Dachmimik-Schalters darf sogar in eine lederbezogene Schmuckschatulle gegriffen werden – weihnachtliche Bescherungs-Gefühle inklusive.

Auch unterwegs würden sich die Tester von einst die Augen reiben: Ärgerten sie sich im Austin Healey auf schlechten Straßen, nicht „eine andere Route genommen zu haben oder besser gleich zu Hause geblieben zu sein", schalten sie im SLK einfach die Dämpfer auf weich. Der C-Klasse-Abkömmling saugt so kurze Stöße geschickt auf und lässt sich selbst von tiefen Verwerfungen im Asphalt nicht aus der Ruhe bringen. Für zusätzliche Entspannung sorgen wirkungsvoll gedämmte Fahrgeräusche, die stoßfreie Lenkung und eine vorbildliche Sicherheitsausstattung.

Der gelassene Gleiter ist also nicht zum Actionhelden mutiert, woran auch das neue Dynamikpaket (1416 Euro) mit zackigerer Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung nichts ändert. Doch obwohl er mit stärkeren Lenkmanövern durch Kehren gezwungen werden will, durcheilt er sie kaum langsamer als die Konkurrenz. Auch bei den Fahrleistungen muss der 306 PS starke SLK nicht abreißen lassen, wohl aber in puncto Klang, Drehwilligkeit und Leidenschaft. Für einen sportlichen Zweisitzer wirkt der 3,5-Liter-V6 überraschend bieder. Zudem versumpft ein Teil seines Temperaments im zähen Ölbad der einzigen Wandlerautomatik dieses Vergleichs. Ob Mercedes den Direkteinspritzer deshalb unter einer schlichten Kunststoffabdeckung versteckt?

Ganz anders der BMW Z4: Beim Öffnen der Endlos-Motorhaube klappt der halbe Vorderwagen nach oben, weshalb der freigelegte Reihensechser seine Fans schon im Stand in Ekstase versetzt. Wie bei seinen Roadster-Urahnen sitzt der Z4-Pilot fast auf der Hinterachse, muss sich jedoch auch beim Reisegepäck beschränken. Hinter den Passagieren verstaut, lässt das Klapphardtop nur 180 Liter Kofferraum übrig. Dafür entschädigen eine Ski-Durchreiche, perfekt geschnittene Sitze, oberklassige Cockpitmaterialien samt bestem Infotainmentsystem mit zig Zusatzfunktionen bis hin zum W-LAN-Hotspot.

Doch der eigentliche Hotspot liegt woanders: Schon beim Anlassen knurrt der Dreiliter-Turbo wie ein Kampfhund, dem man den Fressnapf geklaut hat. Und zieht auch so an der Leine. Egal ob 1000 oder 6000/min anliegen: Vollgas bedeutet immer Schub und jede Menge Arbeit für das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das die Zahnräder mit der Ansatzlosigkeit einer Tontauben-Abschussanlage serviert. Beim gemütlichen Cruisen beherrscht es jedoch auch fein verschliffene Gangwechsel, sofern sich sein Pilot nicht in den fummeligen Schaltpaddeln verheddert.

Doch der BMW tut sich schwer, querdynamisch zu halten, was Motor

Allradbewaffnet zieht der TTS aus dem Startblock

AUDI TTS

Alu und zweifarbiges Optionsleder werten das TTS-Cockpit auf. Die umständliche Navigation wirkt inzwischen jedoch veraltet

Kräftig zupackender und leidenschaftlich knurrender Turbo-Vierzylinder. Die variable Dämpfereinstellung ist beim TTS Serie

Unzerklüfteter und auch bei offenem Dach gut nutzbarer Kofferraum. Das elektrisch betätigte Windschott hält Verwirbelungen in Grenzen

BMW Z4

Hochwertiges Cockpit mit ebenso luxuriösem wie teurem Infotainmentsystem

Keine der Fahrdynamik-Einstellungen weiß hundertprozentig zu gefallen

Bei offenem Dach bleiben nur 180 Liter Gepäckraum übrig. Sehr bequeme Sportsitze mit viel Seitenhalt und einstellbarer Schenkelauflage

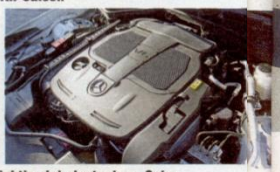
SPOTLIGHT

Fahrspaß ist nicht vom Motortyp abhängig

Sauger, Turbos, Vier- und Sechszylinder, Letztere in Reihen-, V- und Boxer-Anordnung: Größer könnten die konstruktiven Unterschiede im Motorbereich kaum ausfallen. Umso überraschender, wie wenig sich die Antriebe in der Praxis nehmen. Dank einem bar Ladedruck seines KKK-Turbos kann der Zweiliter im Audi locker mithalten und tönt zudem kehlig-frech. Sparsamer ist er jedoch nicht. Überhaupt ergeben sich nur geringe Verbrauchsunterschiede. Lediglich der blutleer wirkende V6 im SLK genehmigt sich einen Schluck weniger. Mit seinem reaktionsschnellen und drehfreudigen Boxer beschert der Porsche Motorenfans ebenso Gänsehaut wie der aufgeladene Reihensechszylinder des Z4, der bei jeder Drehzahl wuchtig loslegt und dabei herrlich sonor trompetet.

MERCEDES SLK
Im Vergleich zum Vorgänger deutlich aufgewertetes Cockpit. Statt rustikalem Holz gibt es auch Aluminium-Zierelemente

Der Schalter für das Dach befindet sich unter einer mit Leder bezogenen Klappe. Der Nackenfön verlängert die Open-Air-Saison



Nur bei geschlossenem Dach kann der SLK richtig viel einstecken. Sein 3,5-Liter-V6 klingt so dezent, wie die Kunststoffabdeckung aussieht

Der senkrechte Kühler mit großem Stern ziert nach dem SLS jetzt auch den SLK

Der gelassene SLK taugt nicht zum Actionhelden

und Optik versprechen: Je enger die Kehren und je schlechter der Belag, desto mehr kommt der Z4 aus dem Tritt. Starke Hubbewegungen und das diffuse Handling fordern volle Konzentration des Piloten, der an der zickigen und sterilen Lenkung alle Hände voll zu tun hat, den nervösen Zweisitzer auf Kurs zu halten. Im Pylonen-Parcours kann der Z4 nicht einmal den komfortablen Benz distanzieren.

Pylonen? Da kommt doch gleich der Porsche angebraust. Mit Bestzeiten in allen Fahrdynamik-Disziplinen macht der Boxster S deutlich, warum Mittelmotor-Bauweise und Rennsport seit Jahrzehnten zusammengehören. Seine direkte und gefühlvolle Lenkung verbindet den Fahrer dabei ebenso spielfrei mit dem Asphalt wie das straffe, elektronisch regelbare Fahrwerk. Und dann dieser Motor. Untenrum zurückhaltend, lauert der 310 PS starke Boxer ab 4000/min auf jedes Gaspedalzucken, um den 1469 Kilogramm leichten Zweisitzer wegzuschnalzen. Mit 4,9 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 nimmt er dem praktisch gleich starken SLK über eine Sekunde ab. Das Ganze begleitet vom Jubelgeschrei seines 3,4-Liter-Motors und der zackigen Übersetzungsarbeit des Siebengang-PDK, das seit seiner Überarbeitung treffsicherer agiert, sich beim gemütlichen Dahinstreunern jedoch immer noch mal verschluckt.

Mit seiner herb-markanten Art entspricht der Boxster am ehesten dem puristischen Roadster-Ideal. So hält das dünn gepolsterte Verdeck zwar den Regen ab, nicht jedoch Motor- und Windgeräusche. Zudem muss es als Einziges noch von Hand entriegelt werden, surrt dann jedoch noch bis Tempo 50 in seinen Kasten. Nehmerqualitäten sind auch angesichts der stößigen Lenkung und des enormen Geräuschpegels bei hohem Tempo gefragt. Im intim geschnittenen Cockpit kommt darüber hinaus rasch die Frage auf, wem eigentlich die Mittelarmlehne gehört, während der zentral angeordnete Motor das Gepäckabteil in zwei Luken aufteilt.

Fehlt noch der Audi. Mit zwei Zylindern und über 30 PS weniger scheint ihm ohnehin die Rolle des Nachzüglers zuzufallen. Doch nur bis die ersten Meter gefahren sind. Dank feurigem Turbo-Schub wuchtet sich der TTS mühelos aus dem Startblock und zieht allradbewaffnet punchig aus den engsten Kehren. Auch klanglich hält der guttural röhrende 2.0 TFSI wacker im Sechszylinder-Orchester mit.

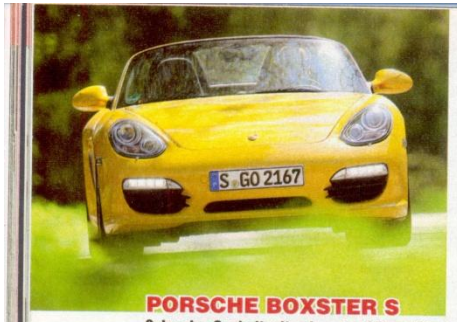
Am meisten beeindruckt jedoch, mit welcher Leichtigkeit sich der Roadster in Kurven wirft, wie er im Grenzbereich unaufgeregt und kalkulierbar über alle viere schiebt und sich über die stoßarme Lenkung, die Befehle einfach umsetzt, statt sie zu interpretieren, auf Kurs halten lässt. Auch für das unmittelbar und selbst unter Volllast ruckfrei schaltende Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe gibt es nur einen Begriff: perfekt. Der Boxster wedelt zwar noch etwas schneller, lässt sich seine Bestzeiten jedoch hart erarbeiten.

Zur Nervenschonung im TTS trägt darüber hinaus das Akustikverdeck bei, das ebenfalls bis Tempo 50 vor- und zurücksurrt und Windgeräusche gut

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Audi TTS Roadster 2.0 TFSI	BMW Z4 35i	Mercedes SLK 350	Porsche Boxster S
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	V/6	Boxer/6
Hubraum	cm^3	1984	2979	3498	3436
Leistung	kW (PS) bei 1/min	200 (272) 6000	225 (306) 5800	225 (306) 6500	228 (310) 6400
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350 bei 2500	400 bei 1300	370 bei 3500	360 bei 4400
Schadstoffeinstufung		Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
CO_2-Ausstoß	g/km	184	210	167	221
Leergewicht/Zuladung	kg	1553/242	1609/246	1540/315	1469/206
Länge × Breite × Höhe	mm	4198 × 1842 × 1350	4239 × 1790 × 1291	4134 × 1817 × 1303	4342 × 1801 × 1294
Radstand	mm	2468	2496	2430	2415
Wendekreis links/rechts	m	11,0/10,9	11,2/10,9	10,4/10,4	11,2/11,5
Gepäckraum geschl./offen	L/VDA	250/250	310/180	335/225	280/280
Tankinhalt	L	60	55	60	64
Innenbreite	mm	1480	1445	1410	1350
Innenhöhe	mm	980	990	1000	990
Testwagenbereifung	vorn hinten	245/40 R 18 Y 245/40 R 18 Y Bridgestone Potenza RE050A	225/40 R 18 W 255/35 R 18 W Bridgestone Potenza RE050A	225/40 ZR 18 245/35 ZR 18 Pirelli P Zero	235/35 ZR 19 265/35 ZR 19 Bridgestone Potenza RE050A
Kraftübertragung		Allradantrieb Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe	Hinterradantr. Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe	Hinterradantr. Siebengang-automatik	Hinterradantr. Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Beschleunigung	s				
0 – 40 km/h		1,6	1,9	1,7	1,4
0 – 80 km/h		3,8	4,1	4,2	3,5
0 – 100 km/h		5,5	5,6	6,0	4,9
0 – 120 km/h		7,5	7,4	8,1	6,7
0 – 130 km/h		8,7	8,5	9,2	7,7
0 – 140 km/h		10,0	9,7	10,6	8,9
0 – 160 km/h		13,1	12,5	13,7	11,6
0 – 180 km/h		17,2	16,1	17,6	14,9
0 – 200 km/h		22,3	21,1	24,6	19,3
0 – 400 m		13,8	13,8	14,1	13,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250	250	272
Bremsweg	m				
aus 100 km/h kalt leer		36,4	36,1	34,4	35,4
aus 100 km/h kalt beladen		36,7	35,7	35,4	35,7
aus 100 km/h warm beladen		36,7	36,7	35,4	35,1
aus 190 km/h kalt leer		134,0	135,9	127,7	128,0
aus 100 km/h nass		43	41	43	42
µ-split-Bremsweg		98	95	99	90
Testverbrauch	L/100 km	12,1	12,2	11,5	12,3
min. (ams-Verbrauchsrunde)		7,3	7,3	7,7	7,8
maximal		15,8	15,6	14,1	15,2
Reichweite	km	496	451	522	528
NEFZ-Verbrauch	L/100 km	Super Plus	Superbenzin	Superbenzin	Superbenzin
Stadt		10,8	12,6	9,9	14,1
über Land		6,2	6,9	5,5	6,6
gesamt		7,9	9,0	7,1	9,4
Innengeräusch	dB(A)				
bei 80 km/h		69	70	68	69
bei 100 km/h		71	72	70	72
bei 130 km/h		75	74	73	76
bei 160 km/h		78	75	76	79
bei 180 km/h		80	78	78	82
Fahrversuche	km/h				
Slalom 18 m		65,0	61,9	64,2	67,7
ISO-Wedeltest		137,0	133,3	132,0	138,0
VDA-Ausweichgasse					
Einfahrgeschwindigkeit		72	72	71	74
Ausfahrgeschwindigkeit		51	55	47	55
Festkosten	Euro				
Steuer		168,–	240,–	164,–	272,–
Haftpflicht		249,–	213,–	234,–	234,–
Teilkasko[1]		242,–	216,–	165,–	319,–
Vollkasko[2]		669,–	783,–	1044,–	1395,–
Unterhaltskosten im Monat[3]	Euro				
bei 15 000 km/Jahr		331,–	338,–	278,–	397,–
bei 30 000 km/Jahr		607,–	619,–	509,–	726,–
Grundpreis	Euro	51 550,–	52 400,–[4]	54 430,–[4]	63 118,–[4]
Einparkhilfe vorn/hinten		–/400,–	780,–	869,–	–/512,–
Lederausstattung		645,–	○	1392,–	1095,–
Metallic-Lackierung		650,–	690,–	726,–	904,–
Navigationssystem		2030,–	3000,–	3070,–	2921,–
Sitzheizung		○	○	381,–	434,–
Windschott		○	270,–	167,–	327,–
Bi-Xenon-Scheinwerfer/Kurvenlicht		○/350,–	○/450,–	1422,–	1559,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverl.; [4] inkl. adapt. Dämpfern, Optionsrädern; ○ = Serie; – = nicht lieferbar



PORSCHE BOXSTER S

Schmales Cockpit mit sehr guter Sitzposition und insgesamt hohen Bedienkräften

Schnell, jedoch teils ruppig schaltendes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe

Kleine Gepäcknischen. Der Sport-Plus-Modus empfiehlt sich nur für die Rennstrecke

gedämmt vom schmucken Cockpit fernhält. Dank bequemen Sportsitzen und elektrisch ausfahrbarem Windschott machen selbst längere Ausfahrten Spaß, nur der nicht allzu große, aber unzerklüftete Kofferraum samt Durchlade setzt dem Aktionsrahmen Grenzen. Allerdings verrät das antiquiert wirkende, fummelige Navigationsgerät, dass der seit 2006 gebaute TT nicht mehr der Jüngste ist.

Doch Alter schützt vor Siegen nicht. Muss sich der leichtfüßige TTS im Eigenschaftskapitel noch knapp dem komfortablen SLK geschlagen geben, sorgen seine geringeren Kosten für den Gesamtsieg. Denn ausstattungsbereinigt kommt er einen ganzen Opel Corsa günstiger als der präzise und kompromisslose Boxster. Und auch wenn die Tester vor einem halben Jahrhundert mit einem Roadster wie dem Z4 wunschlos glücklich gewesen wären: Im Jahr 2011 verhindert sein diffuses Fahrverhalten, dass der BMW trotz tollem Motor um den Sieg mitfährt.

Text: Dirk Gulde
Fotos: Hans-Dieter Seufert

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		Audi TTS Roadster	Mercedes SLK 350	BMW Z4 35i	Porsche Boxster S
KAROSSERIE					
Innenmaße	(10)	8	8	8	7
Raumgefühl	(10)	7	8	8	7
Kofferraum	(10)	7	7	6	8
Zuladung	(10)	7	9	7	6
Verdeck	(5)	4	5	5	3
Funktionalität	(10)	8	6	7	7
Instrumente	(10)	9	8	9	9
Rundumsicht	(15)	8	11	11	8
Zusatzausstattung	(5)	5	4	5	5
Qualitätsanmutung	(15)	14	13	14	12
SUMME	(100)	77	79	80	72
SICHERHEIT					
Passive Sicherheitsaustattung	(15)	7	9	7	9
Aktive Sicherheit	(15)	5	8	6	4
Licht	(10)	10	10	10	8
Bedienbarkeit	(10)	9	9	10	9
Bremsweg leer (100 km/h)	(10)	9	10	9	10
Bremsweg leer nass (")	(5)	5	5	5	5
Bremsweg kalt beladen (")	(5)	4	5	4	4
Bremsweg warm beladen (")	(10)	8	10	8	10
Verzögerung 190 km/h	(5)	4	4	3	4
Pedalgefühl	(5)	5	5	5	5
µ-split-Stabilität	(5)	4	4	4	3
µ-split-Bremsweg	(5)	4	4	5	5
SUMME	(100)	74	83	76	76
FAHRKOMFORT					
Federung leer	(25)	20	23	19	17
Federung beladen	(15)	12	13	11	10
Sitze vorn	(20)	19	17	19	17
Sitze hinten	(10)	0	0	0	0
Klimatisierung	(10)	8	8	8	7
Innengeräusch-Messwerte*	(10)	8	10	9	7
Geräuscheindruck	(10)	7	9	8	7
SUMME	(100)	74	80	74	65
ANTRIEB					
Laufkultur	(15)	13	13	15	15
Durchzugskraft	(10)	9	8	10	7
Leistungsentfaltung	(5)	4	3	4	5
Schaltung/Getriebeabstufung	(25)	24	20	23	22
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	15	14	15	18
Testverbrauch	(20)	5	6	5	5
Reichweite	(5)	2	2	1	2
SUMME	(100)	72	66	73	74
FAHREIGENSCHAFTEN					
Handling	(15)	15	12	12	14
Lenkung	(10)	10	8	7	8
Traktion/Wintertauglichkeit	(10)	10	8	8	8
Geradeauslauf/Windempfindl.	(5)	5	5	4	4
Wendekreis	(10)	4	5	4	3
Fahrsicherheit leer	(25)	24	23	20	22
Fahrsicherheit beladen	(15)	14	13	10	12
Fahrdynamik	(10)	8	7	7	10
SUMME	(100)	90	81	72	81
Eigenschaftswertung	**(500)**	**387**	**389**	**375**	**368**
UMWELT					
Minimalverbrauch	(20)	9	8	9	8
Emissionsverhalten	(15)	8	9	7	6
Leergewicht	(10)	6	6	5	7
Stand- und Fahrgeräusch*	(5)	4	5	4	4
SUMME	(50)	27	28	25	25
KOSTEN					
Grundpreis*	(25)	25	22	24	14
Ausstattung*	(10)	10	7	10	7
Aufpreisgestaltung	(5)	5	4	4	3
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	9	9	7
Wart./Rep. 100 000 km*	(15)	15	14	15	12
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	14	15	14	14
Garantie	(10)	5	5	5	5
SUMME	(100)	91	83	88	69
Gesamtwertung	**(650)**	**505**	**500**	**488**	**462**

* Bester erhält volle Punktzahl

FAZIT

1. AUDI
Mit leichter Beherrschbarkeit, wuchtiger Allradtraktion und dem besten Doppelkupplungsgetriebe setzt sich der TTS an die Spitze. Zudem kommt er auch noch am günstigsten.

2. MERCEDES
Der entspannt zu fahrende und geräumige SLK ist voll und ganz auf Komfort gepolt. Sein braver Motor wirkt in einem sportlichen Zweisitzer jedoch ebenso deplatziert wie die träge Wanderautomatik.

3. BMW
Mit seiner klassischen Roadster-Silhouette begeistert der Z4 ebenso wie mit seinem Dampfhammer-Motor. In den Fahreigenschaften fällt er hingegen spürbar ab.

4. PORSCHE
Der unverweichlichte Boxster beschert gusseisernen Sportwagenfans die intensivsten Glücksmomente. Dafür kommt er jedoch deutlich teurer.

auto motor und sport online .de
Mehr Infos, Fotoshows, Videos und Diskussionen auf www.auto-motor-und-sport.de

Neuwagen-Konfigurator: Stellen Sie unter www.auto-motor-und-sport.de Ihren Traumwagen zusammen