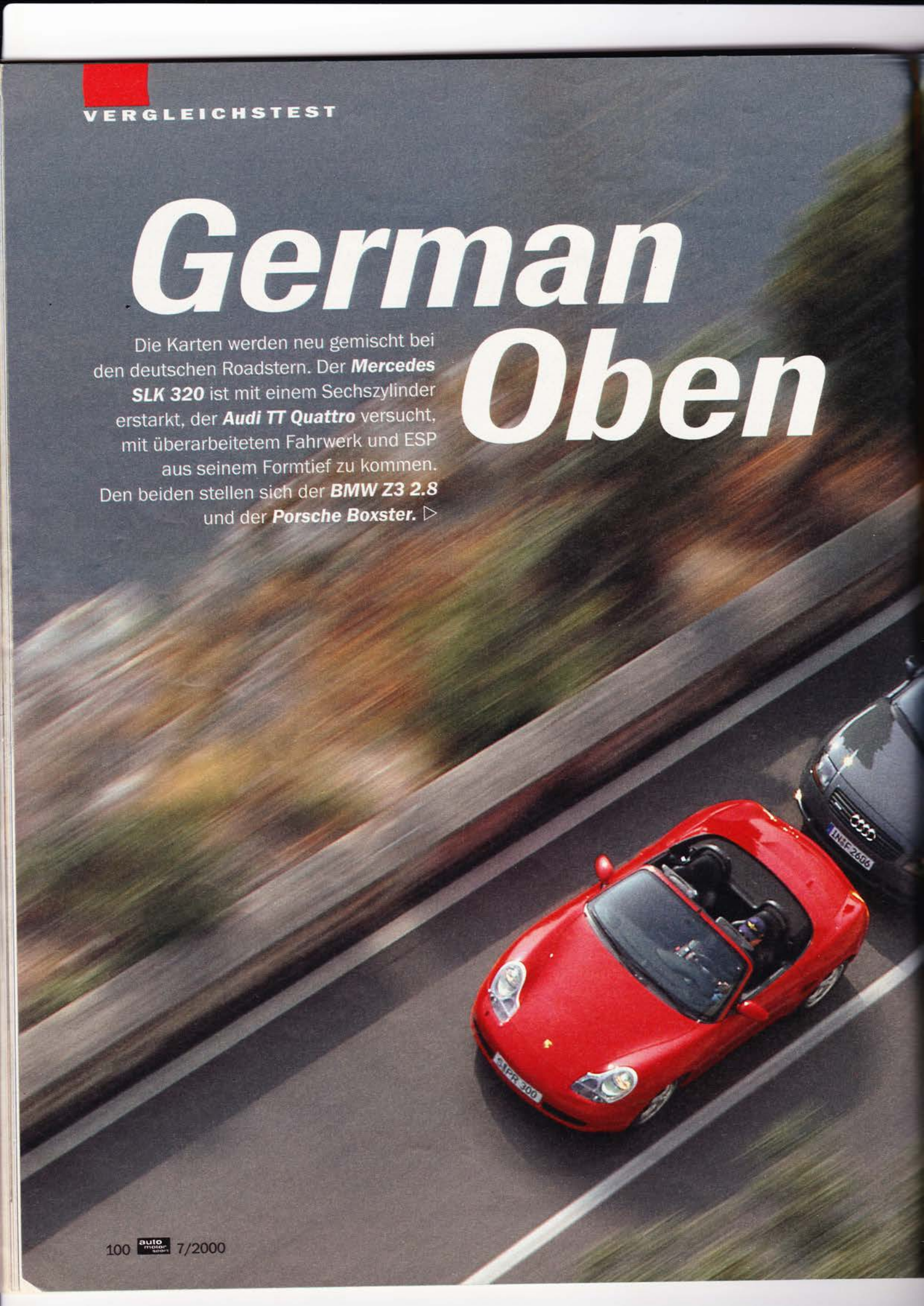
German Oben

Die Karten werden neu gemischt bei den deutschen Roadstern. Der ***Mercedes SLK 320*** ist mit einem Sechszylinder erstarkt, der ***Audi TT Quattro*** versucht, mit überarbeitetem Fahrwerk und ESP aus seinem Formtief zu kommen. Den beiden stellen sich der ***BMW Z3 2.8*** und der ***Porsche Boxster.*** ▷



Die Gemeinsamkeit beschränkt sich aufs offene Dach. Technisch sind die Roadster höchst unterschiedlich

Nach zähem Ringen der Ärzte ist der Patient genesen. Der Audi TT, durch problematische Fahreigenschaften zu zweifelhafter Publicity gekommen, bleibt jetzt auf Kurs. Eine Spoilerlippe auf dem Kofferraumdeckel und ein neu abgestimmtes Fahrwerk haben dem einst in bestimmten Grenzsituationen kritischen Eigenleben der Heckpartie ein Ende gesetzt. Im Extremfall sorgt ESP dafür, dass der TT nicht mehr ins Schlingern kommt.

So weit die guten Nachrichten. Aber trotz der Nachbesserung ist der TT kein Kurvenkünstler geworden, der die Konkurrenz alt aussehen lässt. Häufiger ESP-Einsatz bei forcierter Fahrweise zeigt, wie stark er auf die elektronische Hilfe angewiesen ist. Das Eigenlenkverhalten erscheint nach wie vor weniger exakt definiert als bei der Konkurrenz.

An die Grenze getrieben, fehlt es dem TT an einem eindeutigen Bekenntnis zum Unter- oder Übersteuern. Beides ist innerhalb der vom ESP gesetzten Grenzen möglich, was nicht dazu beiträgt, das Sicherheitsgefühl zu fördern. Bestnoten erhält der Audi auch deswegen nicht, weil die Agilität seines Handlings unter der Fahrwerkskur gelitten hat.

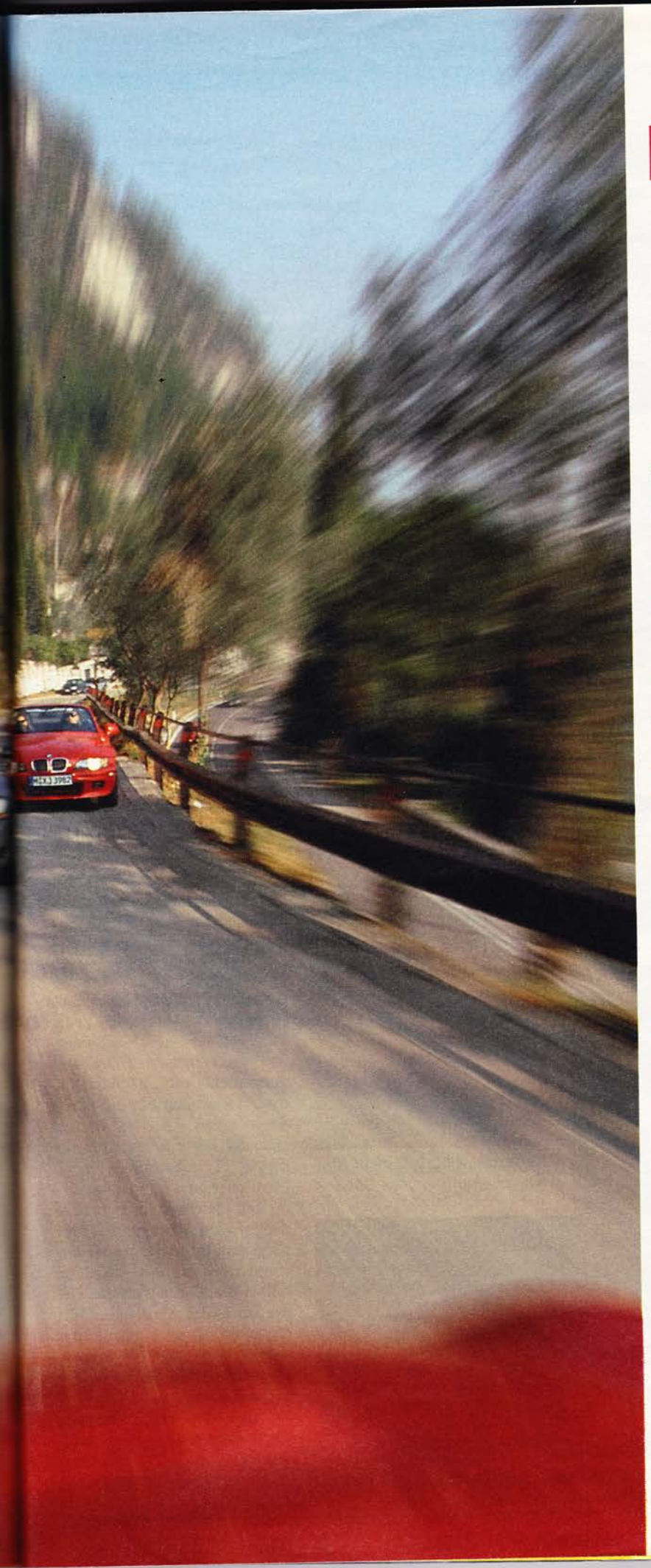
Stressfreier, keine Frage, ist sportliches Kurvenwedeln mit einem von vornherein präzise definierten Fahrverhalten. Das beste Beispiel dafür liefert der Porsche Boxster. Daran ändert auch nichts, dass Porsche für den Boxster kein ESP anbietet.

Der Boxster folgt seinem Fahrer gewissermaßen auf Schenkeldruck. Mit den präzisesten Lenkreaktionen, einer Agilität, die klar die Vorzüge des Mittelmotorkonzepts erkennen lässt, und einem sich gutmütig durch leichtes Schieben über die Vorderräder ankündigenden Grenzbereich beschreibt er mit höchster Treffsicherheit den Begriff des sportlichen Fahrvergnügens.

Beim Bremsen allerdings beschränkt sich der fast schon traditionelle Porsche-Vorsprung auf die hervorragende Dosier-

FOTOS: H.D. SEUFERT

Auf kurvenreichen Strecken liegt der Porsche Boxster mit dem besten Handling vorn



SLK 320

Leise und gut gefedert, ist der Mercedes SLK mehr komfortables Cabrio als kerniger Sportwagen

Kurze Schaltwege: neues Sechsganggetriebe

Die Alublenden haben das SLK-Cockpit schöner gemacht

Der Sechszylinder zeichnet sich durch sehr gute Laufkultur und hohe Durchzugskraft aus

Neues Design: 16-Zoll-Leichtmetallräder

Die Sitze sind viel bequemer geworden und bieten gute Seitenführung

Boxster

Der hoch drehende Motor und das messerscharfe Handling bestimmen den Porsche-Charakter

Das geöffnete Dach muss nicht extra abgedeckt werden

Mit montiertem Windschott verschwinden die Wirbel. Aber der Motorsound bleibt

Kleine Instrumente, einfallsloses Styling: Das Cockpit des Porsche wirkt nicht hochwertig

Kofferraum hinten: nicht für wärmeempfindliches Gepäck

Das Verdeck des Boxster versenkt sich auf Knopfdruck in wenigen Sekunden

Kofferraum vorn: geräumig, aber wegen zerklüfteter Form nicht gut nutzbar

barkeit. Denn auch die Bremsen der Konkurrenz verzögern exzellent.

Der BMW kommt in den Fahreigenschaften dem vom Porsche definierten Sportwagen-Ideal am nächsten. Mit seiner beim Gasgeben spürbar aufsteigenden Frontpartie und dem bei engagierter Gangart fröhlich schwänzelnden Heck wirkt er auf sehr sympathische Art altmodisch.

Ihn schnell zu bewegen ist ein ursprüngliches Vergnügen, gepaart mit hoher aktiver Fahrsicherheit. Wie der Porsche hält der BMW keine Überraschungen für seinen Fahrer bereit.

Seine sehr exakte Lenkung vermittelt das gute Gefühl, ihn sicher in der Hand zu haben. Die elektronische Stabilitätskontrolle (1500 Mark) hat deshalb nur wenig zu tun. Ihr Einsatz bleibt auf das Ausbügeln grober Fahrfehler beschränkt.

Der Mercedes kann da nicht mit, wenngleich er auf den Bonus des serienmäßigen ESP verweisen kann. Wer es ausschaltet, um dem SLK auf den Zahn zu fühlen, erkennt ein extrem gutmütiges Fahrverhalten. Seine Berechenbarkeit bezieht der Mercedes aus einer leichten Neigung zum Untersteuern, die auch von abrupten Lastwechseln nicht beeinträchtigt wird.

Weil es nichts auf dieser Welt umsonst gibt, hat diese Auslegung ihren Preis. Das Handling des Mercedes zeigt mit behäbigeren Reaktionen und stärkeren Karosseriebewegungen eher die Charakteristik einer Limousine als die eines Sportwagens. Hier ist, wie es einer der Tester formulierte, ein kleiner SL entstanden – mehr Luxuscabrio als Sportwagen.

Das unterstreicht der SLK durch einen sehr guten Federungskomfort. Unebenheiten von der groben Sorte bügelt er sauber glatt. Weil sich das Leben auch des Sportwagenfahrers nicht nur im Grenzbereich abspielt, erscheint ein kleines Zugeständnis an die Fahrdynamik dafür angemessen.

Auch der Porsche Boxster zeigt eine schöne Harmonie von Federung und Dämpfung. ▷

Sehr gute Beschleunigung und erstklassige Bremsen bieten alle vier

Fahrzeugtyp	Audi TT Roadster 1.8 T Quattro	BMW Z3 2.8	Mercedes SLK 320	Porsche Boxster
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/6	V/6	B/6
Hubraum cm³	1781	2793	3199	2687
Leistung kW (PS) bei 1/min	165 (225) 5900	142 (193) 5500	160 (218) 5700	162 (220) 6400
max. Drehm. Nm bei 1/min	280 bei 2200	280 bei 3500	310 bei 3000	260 bei 4750
Leergewicht/Zuladung kg	1544/231	1355/200	1381/284	1330/240
Länge × Breite × Höhe mm	4041 × 1764 × 1348	4050 × 1740 × 1293	4010 × 1712 × 1265	4315 × 1780 × 1290
Radstand mm	2429	2446	2400	2415
Wendekreis links/rechts m	10,8/11,2	10,8/10,5	10,9/10,7	10,9/11,2
Gepäckraum L/VDA	180	165	348/145	260
Innenbreite vorn mm	1480	1360	1410	1350
Innenhöhe vorn mm	1020	950	955	970
Testwagenbereifung vorn hinten	Bridgestone RE 040 225/45 R 17 Y 225/45 R 17 Y[1]	Michelin MXM 225/50 ZR 16 225/50 ZR 16[1]	Michelin MXM 205/55 R 16 V 225/50 R 16 V[1]	Pirelli P Zero 205/40 ZR 17 255/40 ZR 17[2]
Kraftübertragung	Sechsganggetriebe Allradantrieb	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb	Sechsganggetriebe Hinterradantrieb	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb
Beschleunigung s				
0 – 80 km/h	4,6	4,6	4,5	4,9
0 – 100 km/h	6,9	6,8	6,6	6,8
0 – 140 km/h	12,9	12,5	12,1	12,4
0 – 180 km/h	23,6	22,9	20,7	21,1
1 km mit steh. Start	27,5	27,3	26,7	26,9
Elastizität s				
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	6,0/8,5	7,1/9,0	5,9/8,1	8,3/12,4
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	7,9/10,3	8,7/–	7,7/10,6	12,4/–
Höchstgeschw. km/h	237	225	245	250
Bremsweg (Verzögerung)				
aus 100 km/h kalt m (m/s²)	36,1 (10,7)	36,4 (10,6)	36,7 (10,5)	36,4 (10,6)
aus 100 km/h warm m (m/s²)	36,4 (10,6)	37,1 (10,4)	36,1 (10,7)	35,7 (10,8)
Testverbrauch L/100 km	12,8	11,3	11,4	12,2
minimal	7,7	7,4	7,8	7,5
maximal	17,6	15,1	15,4	16,3
Normrunde	7,9	8,0	8,1	7,8
ECE-Verbrauch L/100 km	Super Plus	Super Plus	Superbenzin	Super Plus
Stadt	12,6	12,9	16,4	14,3
über Land	7,6	7,4	8,0	7,4
gesamt	9,4	9,4	11,1	9,9
Innengeräusch dB(A)				
bei 80 km/h	65	65	63	66
bei 100 km/h	69	68	66	70
bei 160 km/h	77	78	74	79
Fahrversuche km/h				
Slalom 36 m	123,5	120,6	123,9	130,0
ISO-Wedeltest	124,5	123,5	131,1	134,2
VDA-Ausweichgasse				
Einfahrgeschwindigkeit	65,1	70,3	65,5	67,0
Ausfahrgeschwindigkeit	51,4	55,2	53,5	58,8
Preise und Kosten				
Steuer DM	180,–	280,–	320,–	270,–
Haftpflicht DM	1302,–	1034,–	1034,–	1034,–
Teilkasko[3] DM	736,–	1303,–	1654,–	1185,–
Vollkasko[4] DM	3859,–	4129,–	4580,–	5189,–
Unterhaltskosten im Monat[5]				
bei 15 000 km/Jahr DM	555,–	582,–	652,–	624,–
bei 30 000 km/Jahr DM	925,–	946,–	1053,–	1041,–
Grundpreis DM	69 628,–	64 100,–	77 604,–	80 790,–
elektr. Stabilitätsprogramm	○	1500,–	○	–
Hardtop	–	3950,–	○	4015,–
Klimaanlage	2540,–[6]	2200,–	○	3670,–[6]
Lederausstattung	○	○	2088,–	2038,–
Überrollbügel	○	780,–	○	○

[1] Serienbereifung; [2] Serienbereifung vorn 205/55 ZR 16, hinten 225/50 ZR 16; [3] ohne SB; [4] mit 300 Mark SB; [5] ohne Wertverlust; [6] Klimaautomatik; ○ = Serie; – = nicht lieferbar

Der Fahrbahnkontakt ist bei ihm intensiver, aber er äußert sich nicht in störenden Stößen und Vertikalbewegungen.

Audi und BMW sind straffer abgestimmt und kommen mit ihren kurzen Federwegen eher an ihre Grenzen. Der BMW, auch in dieser Beziehung ganz klassischer Sportwagen, wirkt bei gemütlichem Fahren etwas hölzern, entwickelt aber mit zunehmendem Tempo ein verbessertes Schluckvermögen.

Gerade umgekehrt der Audi TT. Er spielt den vordergründig Geschmeidigen, aber wenn seine Federung wirklich gefordert wird, kommt es zu heftigen Vertikalbewegungen.

Die bequemen Sitze lernen die Audi-Insassen nicht nur deswegen schätzen. Sie werden nur noch von denen des SLK übertroffen. Hier zeigt die Modellpflege eine wirklich substanzielle Verbesserung.

Die Porsche-Sitze provozieren geradezu eine unterschiedliche Beurteilung durch die Tester. Die mit breitem Rücken empfinden die Lehne als zu eng geschnitten. Andere schätzen die gute Seitenführung. Beim BMW erübrigt sich jede Diskussion: Sitze mit so geringem Seitenhalt haben in einem Sportwagen nichts zu suchen.

Seine Begabung als Allroundtalent demonstriert der Mercedes SLK auch durch sein Karosseriekonzept. Mit versenkbarem Stahldach Cabrio und Coupé in einem zu sein verschafft ihm eine Sonderstellung. Die geringen Windgeräusche sind ein Vorteil des Stahldachs, auch die gute Isolation im Winter. Hardtops sind da wegen der umständlichen Montage kein gleichwertiger Ersatz. Dass bei geöffnetem Dach das Kofferraumvolumen schmilzt, kann man angesichts

Die Dachkonzepte von Mercedes und Porsche überzeugen mehr als die Roadster-Zelte von BMW und Audi

Z3

Die niedrige Gürtellinie und der soundstarke Sechszylinder wecken Sympathie für den BMW

Die Sitze des BMW Z3 bieten zu wenig Seitenführung

Mit seiner langen Motorhaube ist der BMW ganz Roadster der klassischen Schule

Schlicht: Beim BMW setzen nur die Chromringe der Instrumente einen stilistischen Akzent

Serienmäßig sind Aluräder im 16-Zoll-Format

Empfehlenswert: handbetätigtes Verdeck für 1300 Mark Minderpreis

Nicht nur optisch ein Prachtstück: der Reihensechszylinder mit 2,8 Liter Hubraum

der Vorteile verschmerzen. Viel mehr passt auch in den BMW und den Audi nicht hinein.

Beim Porsche können zwei Kofferräume genutzt werden. Sein Verdeck, das keine separate Abdeckung benötigt, erscheint als zweitbeste Lösung nach dem SLK-Dach.

Die Qualität des Audi-Verdecks ist gut, die des BMW-Dachs wurde stark verbessert. Nunmehr gefüttert, verursacht es keinen nervenden Windlärm mehr. Die sperrigen Abdeckungen bleiben bei beiden ein Quell des Ärgers.

Nicht nur das Dach ist dafür verantwortlich, dass der SLK den besten Qualitätseindruck hinterlässt. Hohe Karosseriesteifigkeit und saubere Verarbeitung tragen ebenfalls dazu bei.

Der Porsche mit billig wirkenden Materialien im Innenraum kommt da ebensowenig mit wie der BMW. Der Z3 ist nicht frei von Knistergeräuschen. Das gilt auch für den aktuellen Audi-Testwagen, was ebenso auf Streuungen bei der Serienproduktion schließen lässt wie die unerwartet hakelige Schaltung des Sechsganggetriebes.

Was seine Antriebseinheit angeht, bekleckert sich der Audi TT ohnehin nicht mit Ruhm. Ein Vierzylinder hat gegen die Sechszylinder-Konkurrenz einen schweren Stand, auch wenn ihm ein Turbolader zu vergleichbarer Leistung verhilft.

Unbefriedigend ist die Art der Kraftentfaltung aus dem Stand. Im unteren Drehzahlbereich tut sich wenig. Ist dann der Ladedruck aufgebaut, setzt der Schub unvermittelt ein, was zu sehr guten Elastizitätswerten führt. Den akustischen Genuss, der beim offenen Sportwagen eine entscheidende Rolle spielt, hat der Audi mit seinem ordinären Vierzylinder-Plärren jedoch nicht zu bieten.

Der Meister der Musik bleibt der Boxermotor des Porsche. Sein Ton bei Voll-Last kann süchtig machen. Das ungewöhnliche Drehvermögen und der seidige, vibrationsfreie Lauf unterstreichen perfekt die Einzigartigkeit der sechs gegenläufigen Kolben. Das ist, kein Zweifel, ein Sportmotor

Die extrem hohe Gürtellinie des TT beeinträchtigt den Frischluftspaß beim Offenfahren

TT

Mit seinem Turbo-Vierzylinder bietet der Audi TT weniger Motorvergnügen als seine Konkurrenten

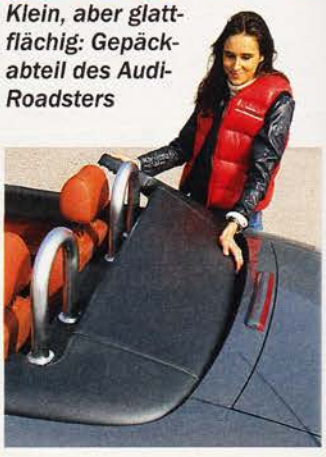
Die Schokoladenseite des TT ist das attraktiv gestylte und funktionelle Cockpit

Überrollbügel und elektrisch betätigtes Windschott

Das Verdeck macht qualitativ einen guten Eindruck

Wenn der 1,8-Liter-Turbomotor gefordert wird, steigt sein Verbrauch überproportional stark an

Klein, aber glattflächig: Gepäckabteil des Audi-Roadsters



Bringt mehr Fahrstabilität bei hohem Tempo: neuer Spoiler auf dem Kofferraumdeckel

Die Montage der sperrigen Verdeckhülle ist mühsam und kostet viel Zeit

im wahren Sinne des Wortes. Eine Durchzugsschwäche im unteren Drehzahlbereich ist aber auch hier vorhanden.

Der Reihensechszylinder des BMW, ebenfalls Vertreter einer rar gewordenen Spezies, verspricht ähnliches Vergnügen. Laufkultur und Leistungsentfaltung sind ebenso wie die knackige Schaltung geeignet, dem Z3 manche seiner sonstigen Schwächen zu verzeihen.

Auch der BMW-Motor braucht Drehzahl, um sein Temperament zu entfalten – ganz im Gegensatz zum V6 des neuen SLK. Dessen 3,2-Liter-Maschine hat aus dem SLK ein völlig neues Auto gemacht.

Sie zieht in jedem Drehzahlbereich wie ein Büffel, was die sechs Fahrstufen seines leicht und exakt schaltbaren Getriebes als puren Overkill erscheinen lässt. Kein anderer der zum Vergleichstest angetretenen Roadster lässt sich so gelassen fahren, kein anderer vermittelt ein ähnlich souveränes Gefühl üppiger Leistungsreserve. Garniert wird das Ganze von einem satten Bariton des Auspuffs, der für ein Auto mit dem Stern eine fast schon frivole Note besitzt.

Es ist nicht zuletzt der Motor, der den SLK locker auf Platz eins schiebt. Er sichert ihn sich in der Eigenschafts- wie in der Gesamtwertung. Bei Porsche und BMW ändert die Kostenrechnung das Ranking. Der teure Boxster, im Zwischenergebnis auf Platz zwei, rutscht nach hinten, der vergleichsweise preiswerte BMW verbessert sich auf den zweiten Rang.

Und der Audi TT? Er verharrt auf Platz drei. In der Eigenschaftswertung rangiert er sogar hinter dem Porsche Boxster, den er im Herbst des letzten Jahres, qualitativ überzeugender und mit besserem Handling, noch knapp schlagen konnte. Kein berauschendes Ergebnis für ein Auto, dem sein Hersteller vom TÜV bescheinigen ließ, dass es sich um ein überdurchschnittliches Produkt handelt.

Gut, dass wir noch mal verglichen haben. *Götz Leyrer*

Der neue Mercedes SLK 320 erzielt einen klaren Gesamtsieg

1. Mercedes SLK 320: Mit seinem neuen Sechszylindermotor bietet der SLK nicht nur einen souverän starken, sondern auch sehr kultivierten Antrieb. Zusammen mit dem komfortablen Fahrwerk ergibt sich ein höchst harmonischer Fahreindruck. Sehr gut auch das versenkbare Stahldach.

2. BMW Z3 2.8: Der Sechszylinder und das Getriebe des Z3 vermögen zu begeistern. Die unbefriedigenden Sitze und funktionelle Mängel wie die unhandliche Verdeckpersenning verhindern eine bessere Platzierung in der Eigenschaftswertung. Erst der Preis bringt den Z3 weiter nach vorn.

3. Audi TT Quattro: Mit dem neu abgestimmten Fahrwerk ist der TT sicherer geworden, hat aber an Fahrdynamik eingebüßt. Die harte Federung stößt schnell an ihre Grenzen und trägt zu Karosseriegeräuschen bei. Der Vierzylinder fällt gegenüber den Sechszylindern der Konkurrenz ab.

4. Porsche Boxster: Ein Sportwagen reinsten Wassers – mit hervorragendem Handling und einem ungewöhnlich kultivierten und drehfreudigen Sechszylindermotor. Das reicht für den zweiten Platz in der Eigenschaftswertung. Die Kostenbilanz allerdings wirft den Boxster weit zurück.

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Mercedes SLK 320	BMW Z3 2.8	Audi TT 1.8 Quattro	Porsche Boxster
Karosserie				
Raumangebot (20)	18	16	18	16
Kofferraum/Zuladung (10)	9	5	6	9
Funktionalität/Verdeck (15)	15	10	10	12
Ausstattung (10)	8	8	8	5
Qualität (25)	23	19	21	20
SUMME (80)	***73***	***58***	***63***	***62***
Fahrkomfort				
Federung (25)	25	21	21	22
Sitze (30)	27	21	25	22
Klimatisierung (10)	10	7	7	7
Innengeräusch (15)	14	11	12	12
SUMME (80)	***76***	***60***	***65***	***63***
Antrieb				
Laufkultur (15)	13	13	9	15
Leistungscharakteristik (15)	15	14	11	14
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	15	12	13
Beschl./Höchstgeschw. (25)	24	22	23	24
Elastizität (20)	20	17	19	14
Testverbrauch (20)	17	18	15	16
Reichweite (10)	7	6	6	7
SUMME (120)	***110***	***105***	***95***	***103***
Fahreigenschaften				
Kurvenverhalten (30)	26	26	25	29
Beherrschbarkeit (30)	30	27	28	28
Lenkung (20)	17	19	17	20
Handlichkeit (20)	17	19	18	17
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	7	7	10	8
Geradeauslauf/Windempf. (10)	10	8	9	8
SUMME (120)	***107***	***106***	***107***	***110***
Sicherheit				
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	20	20	20
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	10	10	10	10
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	10	10	10	10
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	9	9	8	10
Gurtsystem (10)	8	8	8	8
Sicherheitsausstattung (30)	27	23	26	23
Sicht/Licht (10)	9	8	9	8
SUMME (100)	***93***	***88***	***91***	***89***
Eigenschaftswertung (500)	**459**	**417**	**421**	**427**
Umwelt				
Normverbrauch/CO_2-Emiss. (50)	37	45	45	41
Schadstoffeinstufung (15)	15	15	10	15
Außengeräusch (10)	8	8	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	4	4	4
Produktion (10)	5	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5	5
SUMME (100)	***74***	***82***	***77***	***78***
Kosten				
Preis (30)	16	25	21	14
Wiederverkauf (15)	13	13	13	15
Festkosten (20)	13	14	15	13
Wartung/Reparat./Garantie (15)	11	11	10	8
Kraftstoffkosten (20)	17	16	14	15
SUMME (100)	***70***	***79***	***73***	***65***
Gesamtwertung (700)	**603**	**578**	**571**	**570**

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstest-Kandidaten und ihre Konkurrenten in der Cabrioklasse im Bestellservice ab Seite 210