MERCEDES SLK 350

PORSCHE BOXSTER S

BMW Z4 ROADSTER 3.0 si

OFFENE BEZIEHUNGEN

Für ein bisschen Spaß nebenher sind Mercedes SLK, BMW Z4 und Porsche Boxster immer zu haben. Gerecht wird man ihnen aber erst, wenn man sich ihnen mit Haut und Haaren hingibt

Wie Models auf dem Laufsteg, so fühlen sich diese drei Kandidaten auf der Flaniermeile – pudelwohl. Vorbei an Cafés, Eisdielen, Bars – einparken, Knöpfchen drücken, Verdeckshow hier, Bussi-Bussi da. Nein, man tut ihnen allzu oft unrecht, indem man sie wie einen Boxer, den man in einen Schreibtischjob zwängt, unterfordert. Schließlich geht es hier um Roadster! Helden und Kämpfer der Straße, Genussbringer und Herausforderer vor jeder Kurve: Bist du Manns genug? Ziehst du's durch?

Auch wenn BMW Z4, Mercedes SLK und Porsche Boxster in Premiumregionen schweben und Premiumpreise kosten, sind sie in erster Linie Sportler, die gefordert werden wollen. Und erst dann Schmuckstücke zum Herumzeigen.

Und als Sportler treten sie zum Wettkampf am Ring an. Den Anlass dafür bietet der Mercedes SLK, der gründlich überarbeitet vorfährt. Mit neuen Karosseriedetails und Kosmetik im Innenraum, weckt vor allem der Begriff „Sportmotor" die Neugier, so nennt Mercedes den V6 im SLK 350 nun. Dahinter verbirgt sich allerdings nichts, was die Welt aus den Angeln hebt, sondern eine typische motorentechnische Evolution: Neue Saugrohranlage, schärfere Nockenwellen und eine von 10,7 auf 11,7 : 1 erhöhte Verdichtung heben die Höchstdrehzahl auf 7200 Umdrehungen und die Leistung von 272 auf 305 PS, das maximale Drehmoment klettert um 10 auf 360 Newtonmeter.

Dagegen bekam der BMW Z4 nur etwas Feintuning für das neue Modelljahr mit auf dem Weg. Ein neues Hinterachsgetriebe reduziert Reibung und Spritverbrauch, das war's. Optisch und motorentechnisch bleibt der Roadster unverändert, leistet mit dem Reihensechszylinder im 3.0 si 265 PS und ►

Mit frischem Facelift und mehr Power will der Mercedes SLK an seinen Konkurrenten vorbeiziehen. An den grimmigen Gesichtern lässt sich aber mit Bestimmtheit ablesen, dass BMW Z4 und Porsche Boxster da nicht einfach klein beigeben

Fotos: Sven Krieger

presst bis zu 315 Nm auf die Kurbelwelle. Keine Chance für den BMW, sagen Sie? Moment. Schließlich gibt der Z4 mit 1375 Kilogramm Leergewicht im Vergleich zum SLK (1500 kg) den leichtgewichtigen Athleten. Auf der Rennstrecke ein oft entscheidender Vorteil.

Zwischen BMW Z4 und Porsche Boxster liegen 12 460 Euro

Klar, dass dabei der Porsche Boxster nicht fehlen darf. Als „S“ liegt er mit 295 PS und 340 Nm bei 1414 Kilogramm Leergewicht zahlenmäßig genau zwischen den beiden. Mit seinem mittschiffs installierten 3,4-Liter-Sechszylinder-Boxermotor hebt er sich aber von der grundsätzlichen Ausrichtung deutlich ab. Ebenso beim Preis, denn zwischen Boxster S (54 710 Euro) und BMW Z4 (42 250 Euro) passt ein ganzer Kleinwagen oder wahlweise ein Sportmotorrad. Auch der SLK kann beim Thema Preis nur verlegen in die Luft gucken: 46 975 Euro.

Bei so viel Geld darf man zu Recht eine große Show erwarten. Auftritt BMW Z4. Nicht neu, aber immer wieder schön – beim Blick über die schier endlos lange Haube kommt einem schon mal ein Genau-so-muss-das-sein-Seufzer über die Lippen. Aus der tiefen Sitzposition mit direktem Kontakt zur Hinterachse schmeichelt der Z4 dem, der einen Sinn dafür hat, mit Roadster-Urwerten. Schon wie er seinen Steuermann in die Kommandozentrale einbezieht, fasziniert. Sicher, man könnte auch „eng“ zu diesem Cockpit sagen.

Der überarbeitete SLK-Motor bietet viel Kraft und Laufkultur

Nicht eng genug dagegen sind die Seriensessel, auf ihnen findet man zu wenig Halt und wünscht sich Sportsitze. Überhaupt scheint der Z4 eine gute Portion seiner Härte abgegeben zu haben. So hauen Autobahnquerfugen nun nicht mehr ganz so hart ins Knochenmark wie bei früheren Modelljahren. Auch das Zusammenspiel von Lenkung und Fahrwerk ist harmonisch, ein gewisses Kippeln bei Kurvenfahrt gibt es immer noch, aber damit lässt sich's nun gut leben. ►

Der Z4 3.0 si steht auf 17-Zöllern, hat im Vergleich die schwächste Bremse

In nur wenigen Fahrzeugen sitzt der Fahrer so sehr ins Cockpit integriert wie im BMW Z4, Lenkung und Schaltung liegen nahezu perfekt zur Hand

Das vollautomatische Z4-Verdeck öffnet in nur zehn Sekunden

Mehr Würze dank Sport-Taste – auf Knopfdruck wird der Z4 bissiger

BMW Z4 ROADSTER 3.0 si

Bei abgeschaltetem ESP keilt das skulpturhaft ausgeformte Z4-Heck gern mal aus, was bei genügend Platz viel Spaß bereitet

Der Reihensechser braucht bauartbedingt viel Platz. Er fasziniert mit Klang und Drehwilligkeit und verbraucht mit im Schnitt zehn Litern am wenigsten

Die Seriensitze im Z4 bieten etwas zu wenig Halt. Sitzheizung und Leder sind beim 3.0 si Serie, die elektrische Einstellung kostet aber 1150 Euro Aufpreis

MERCEDES SLK 350

Die Stärke des SLK ist sein bäriger Motor, nicht seine Kurvenwilligkeit. Im Vergleich wirken seine Kontrahenten agiler

Überzeugendes SLK-Cockpit, angenehme Sitzposition, Sitze mit Seitenhalt und Komfort

Der 3,5-Liter-V6-Sauger heißt jetzt Sportmotor und darf nun ein rotes Deckelchen tragen

Neues Lenkrad, überarbeitete Instrumente, neues Navi – verhaltener Feinschliff innen

In langen 22 Sekunden zelebriert der SLK die technisch faszinierende Transformer-Show

Zwischen den neuen, trapezförmigen Endrohren deuten fünf Finnen einen Diffusor an

Neue SLK-Front mit pfeilförmiger Kunststoffspitze zwischen den unteren Kühlöffnungen

Fotos: Sven Krieger

So etwas war beim SLK nie ein Thema. War er doch zu keiner Zeit so spitz als Hardrock-Roadster ausgerichtet. Und auch in der Facelift-Variante bleibt er seiner Erfolgsformel treu. Mit Metallklappdach und höherem Schwerpunkt, etwas Speck auf den Hüften, dafür mit ordentlich Bumms unter der Haube, überzeugt er eher durch Kraft und eine ausgeprägte Gelassenheit. Auf faszinierende Art gelingt dem SLK die Mischung aus kraftstrotzender Vorwärts-Manier und unaufgeregter Gentleman-Attitüde. Alles untermalt von einem wunderbar bollernden Auspuffsound, der beim Runterschalten der optionalen Siebenstufenautomatik mit programmierten Zwischengas ordentlich auf die Pauke haut.

In Sachen Bedienung ist der Boxster nicht up to date

Solche künstlichen Spielereien hat der Boxster nicht nötig. Er singt unverfälscht mit rauer Stimme sein Lied. Etwas schmutzig prasselnd tönt sich der Boxersound in den Vordergrund, ohne sich zu sehr aufzudrängen. Das gefällt vom Start weg. Anders verhält sich das mit den Eigenwilligkeiten des Boxster. So verlangt er nach einer gewissen Eingewöhnungszeit, nicht nur wegen seiner teils fummeligen und umständlichen Bedienung, sondern weil einiges im Vergleich zu seinen Konkurrenten überraschend veraltet wirkt. Wie die teigige Schaltung, bei der man die sechs Gänge mit fester Hand einlegen muss. Oder die Bremse, die sich zwar exakt dosieren lässt, aber ebenfalls recht viel Kraft braucht. Auch der lange Weg beim Wechsel vom Gas- auf das Bremspedal irritiert zunächst. Ebenso, dass man beim Entriegeln des Stoffverdecks ordentlich hinlangen muss. In Sachen Bedienung gibt sich der Porsche nicht so elegant wie seine Mitbewerber.

Mit dem aktiven Fahrwerk und Sport-Taste spannt der Boxster sämtliche Muskeln an

Die Sitze passen exakt, aber eine manuelle Längs- und Höheneinstellung passt nicht zum Grundpreis

Wer mehr vom Porsche-Motor sehen will, muss sich unters Heck legen oder Werkzeug auspacken

PORSCHE BOXSTER S

Mit fast ausgewogenem Gewichtsverhältnis, überlegener Kurven-Performance und hohem Topspeed gibt der Boxster den Ton an

Fotos: Sven Krieger

Optionale 19-Zöller und serienmäßige Stahlbremsanlage am Boxster

Das Porsche-Cockpit nervt mit teils umständlicher Bedienung. Besser: Das manuell zu entriegelnde Verdeck öffnet in nur 12 Sekunden

Per GPS-Datarecording werden die Sektorenzeiten auf die Hundertstel genau aufgezeichnet. Was der SLK in den Kurven verliert, holt er beim Beschleunigen teilweise zurück

TECHNISCHE DATEN	BMW Z4 3.0 si	MERCEDES SLK 350	PORSCHE BOXSTER S
Motor	R6	V6	B6
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	2996 cm³	3498 cm³	3387 cm³
Bohrung x Hub	88,0 x 85,0 mm	92,9 x 86,0 mm	96,0 x 78,0 mm
Verdichtung	11,0 : 1	11,7 : 1	11,1 : 1
kW (PS) bei 1/min	195 (265)/6600	224 (305)/6500	217 (295)/6250
Literleistung	88 PS/Liter	87 PS/Liter	87 PS/Liter
Nm bei 1/min	315/2750	360/4900	340/4400-6000
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell	7-Stufen-Automatik	6-Gang manuell
Bremsen vorn	325 mm/innenbel.	330 mm/innenbel./gelocht	318 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	294 mm/innenbel.	290 mm	299 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	8 x 17	7,5 x 17 / 8,5 x 17	8 x 19 / 9,5 x 19
Reifen vorn / hinten	225/45 R 17	225/45 R 17 / 245/40 R 17	235/35 R 19 / 265/35 R 19
Reifentyp	Bridgestone Potenza RE 050 A	Pirelli P Zero Rosso	Michelin Pilot Sport 2
Länge/Breite/Höhe	4091/1781/1299 mm	4103/1788/1298 mm	4329/1801/1292 mm
Radstand	2495 mm	2430 mm	2415 mm
Leistungsgewicht	5,2 kg/PS	4,9 kg/PS	4,8 kg/PS
Zuladung	235 kg	300 kg	216 kg
Tankvolumen	55 l	70 l	64 l

MESSWERTE TOUGHBOOK	BMW Z4 3.0 si	MERCEDES SLK 350	PORSCHE BOXSTER S
Beschleunigung			
0- 50 km/h	2,2 s	2,2 s	2,3 s
0- 80 km/h	4,4 s	4,1 s	4,2 s
0-100 km/h	6,3 s	5,7 s	5,7 s
0-130 km/h	9,7 s	8,9 s	9,0 s
0-160 km/h	14,8 s	13,3 s	13,0 s
0-180 km/h	18,7 s	16,9 s	16,1 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	14,42 s	14,01 s	13,94 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	5,9 s	3,2 s (Zwischenspurt, Stufe D)	5,8 s
80-120 km/h im 5. Gang	7,6 s	3,7 s (Zwischenspurt, Stufe D)	7,1 s
80-120 km/h im 6. Gang	9,9 s	-	8,9 s
Bremsweg (Verzögerung)			
100-0 km/h kalt	37,5 m (-10,3 m/s²)	35,4 m (-10,9 m/s²)	37,3 m (-10,3 m/s²)
100-0 km/h warm	37,6 m (-10,3 m/s²)	36,9 m (-10,5 m/s²)	36,2 m (-10,7 m/s²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	10,0 l Super Plus	11,0 l Super	11,3 l Super Plus
Reichweite	550 km	640 km	570 km
Leergewicht	1375 kg	1500 kg	1414 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	BMW Z4 3.0 si	MERCEDES SLK 350	PORSCHE BOXSTER S
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	255 km/h (abgeregelt)	253 km/h (abgeregelt)	272 km/h

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	BMW Z4 3.0 si	MERCEDES SLK 350	PORSCHE BOXSTER S
Ausstattung			
Automatikgetriebe	2150 (sechs Stufen)	ab 2261 (sieben Stufen)	2642 (fünf Stufen)
Klimaautomatik	550	643	464
Lederausstattung	Serie	ab 1345	ab 1095 (Teilleder)
Navigationssystem	ab 1750	ab 1856	2921
Sportfahrwerk	360	262	1547 (adaptiv)
Windschott	158	83 / 303 (transparent)	327
Bi-Xenon-Scheinwerfer	870	994	1059
Serienfahrzeug ohne Extras	**42 250 Euro**	**46 975 Euro**	**54 710 Euro**

Doch die Anlaufzeit ist kurz. Einmal Blut geleckt, sind des Porsches Macken vergessen. Am eindringlichsten brennt sich diese Überzeugung auf einer Rennstrecke wie dem Nürburgring ein. Dort schmiegt sich der Boxster an wie ein weicher Lederhandschuh. So wenn man mit über 200 km/h auf das Ende der Start-Ziel-Geraden zuhält, das 150-Meter-Schild im Blick, noch ein Stück, dann maximale Verzögerung und reinhalten in die breite, abfallende Rechts des Yokohama-S, Schwung mitnehmen und in die lang gezogene Links …

Schon auf den ersten hundert Metern haut der Porsche seinen Kontrahenten deren Schwächen um die Ohren. Der Boxster verzögert sauber, bleibt dabei extrem stabil und lenkt zackig und unmittelbar ein. Einen kleinen Vorteil verschafft sich der Porsche mit seinen werksseitig montierten optionalen 19-Zoll-Rädern. Mit 235er-Reifen vorn und 265ern hinten entspricht die Reifenbreite zwar der Grundausrüstung, aber die etwas geringere Flankenhöhe sorgt für mehr Steifigkeit in Kurven.

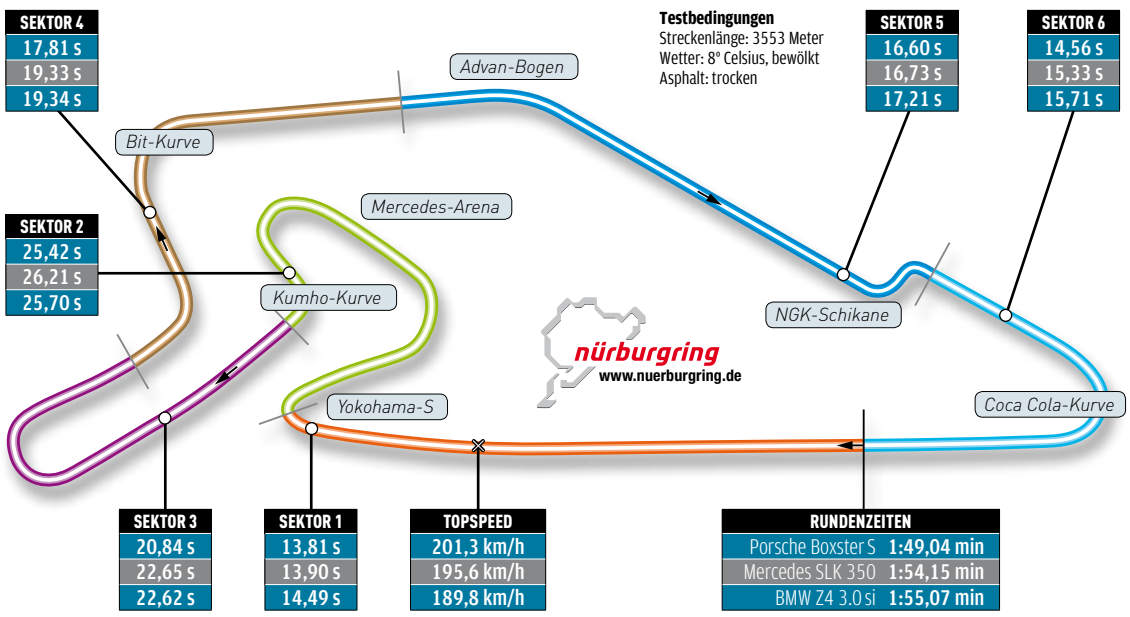
Unfair oder nicht, der Porsche wäre auch mit Serienrädern haushoch überlegen, denn der Abstand

Schon auf den ersten Metern zeigt der Porsche die Zähne

zu seinen Kontrahenten ist schon im Yokohama-S eklatant. Der SLK hat zumindest noch den Vorteil des stärksten Motors, was ihm eine hohe Geschwindigkeit auf der Geraden verschafft. Auch beim Anbremsen überzeugt der Mercedes mit ordentlicher Verzögerung. Aber schon die ausgeprägtere Achslastverteilung mit entlastetem Heck bringt Unruhe in die Situation. Beim Einlenken drängt die hohe Masse des SLK deutlich nach außen, allzu oft schiebt er zeitraubend, aber unkritisch über die Vorderräder. Übersteuern verhindert das nicht völlig abschaltbare ESP. Schnell kann man so nicht sein, aber dank des Vorwärtsdrangs des V6 macht der Mercedes etwas Zeit beim Kurvenausgang wieder gut.

Ganz anders dagegen die Vorstellung des Z4. Schon auf der Geraden fehlen ihm aufgrund der geringeren Leistung 10 km/h im Top-Speed-Vergleich. Anbremsen und Einlenken funktioniert aber wesentlich direkter als beim SLK. Durch die Sitzposition nah an der Hinter- ►

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Grand-Prix-Kurs Nürburgring/Kurzanbindung** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in sechs Sektoren. In Sektor 1 geht es um Topspeed. In Sektor 2 kommt es auf besten Grip an der Vorderachse an. Sektor 3 prüft Lastwechselreaktionen und Traktion. Sektor 4 lotet Kurvenspeed aus und erfordert ein möglichst neutrales Fahrverhalten. In Sektor 5 sind Highspeed und gute Bremsen gefragt. Sektor 6 ist wieder ein Prüfstein für eine möglichst gute Traktion und Grip an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. SpeedArt 911 Turbo BTR 530*
1:38,53 min
129,82 km/h

6. Komo-Tec Exige S 280*
1:42,02 min
125,38 km/h

7. Audi R8
1:44,11 min
122,86 km/h

13. Porsche Boxster S
1:49,04 min
116,92 km/h

15. BMW 135i
1:50,29 min
115,97 km/h

20. Mercedes SLK 350
1:54,15 min
112,05 km/h

21. VW Golf R32
1:54,23 min
111,97 km/h

22. BMW Z4 3.0 si
1:55,07 min
111,16 km/h

* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

achse, spürt man jede Regung schon im Ansatz. Gut so, denn da tut sich einiges, der Z4 braucht eine geschickte Hand, oft zuckt das Heck und lässt ein Zehntelchen liegen. Mehr Zeit verliert der BMW aber mit seiner im Vergleich eher schlechten Traktion. Das jeweils unbelastete Hinterrad dreht gerade in engen Kurven oft durch. Eine Differenzialsperre würde sich beim Z4 in deutlich besseren Zeiten niederschlagen. Dazu kommt, dass er seine stärkeren Kontrahenten auf jeder Geraden davoneilen lassen muss. Kein Wunder also, wenn er nur die drittbeste Rundenzeit erreicht. Ein Verlierer ist er dennoch nicht, bietet er doch viel unverfälschte Roadster-DNA und einen Reihensechser, der sich so herrlich durch die Drehzahltausender swingt, dass es die pure Freude ist.

Ausgewogener, mit erwachsengesetzter Gelassenheit und viel Power erkämpft sich der SLK dank seines überarbeiteten Motors eine Sekunde Vorsprung auf den Z4. Um den Altmeister Porsche Boxster vom Thron zu stürzen, reicht es nicht. In Sachen Komfort und Bedienung liegt der SLK weit vorn, doch auf der Rennstrecke gibt ihm der Boxster satte fünf Sekunden auf und bleibt somit der ausgewogenste Sportler unter den edlen Roadstern. **[Oliver Strohbach]**

Zweimal Stoff-, einmal Blechdach, dazu Rückleuchten und Endrohre, die zeigen, wie variantenreich Automobildesign sein kann

FAZIT

1 PORSCHE BOXSTER S

■ Der Profi: Gegen den Porsche Boxster S haben die Herausforderer keine Chance, auch wenn der Mercedes SLK in Sachen Beschleunigung gleichauf liegt. Der Boxster ist der ausgereifte Sportler unter den Roadstern.

2 MERCEDES SLK 350

■ Der Gentleman: Viel Komfort und volles Verwöhnprogramm bietet nur der SLK, doch sein überarbeiteter Motor macht ihn auch bissig. Für die Rennstrecken ist er dennoch ein Spur zu behäbig. Im Alltag: top!

3 BMW Z4 3.0 si

■ Der Ursprüngliche: Der Z4 verkörpert am ehesten den Ur-Roadster. Mit etwas Zickigkeit und direktem Fahrerlebnis fordert er Aufmerksamkeit, dankt es aber mit Authentizität. Bei den Kosten der Vernünftigste.