

Wer Wind sät, wird Sturm ernten. Diese drei Power-Cabrios sind so grundverschieden, dass man sie eigentlich gar nicht vergleichen kann. Wir machen es trotzdem

Hart an

Jede Wette, dass Sie keinen Corvette-Freak auch nur mit einem Fuß in einen SLK oder M3 reinbekommen, geschweige denn ihn überzeugen können, sich einen von denen zu kaufen. Auch wenn sie alle drei etwa gleich viel kosten und leistungsmäßig auf einem Niveau liegen – den Amerikaner trennt mehr von den Deutschen als Dollar und D-Mark.

Die Corvette ist der Cowboy unter den Roadstern. Daumen lässig in den Taschen. Sporen an den Stiefeln, Zigarillo im Mundwinkel. Irgendwie fehlen ein paar Manieren, aber das macht den offenen Ami ebenso reizvoll wie sympathisch. Logisch, dass dazu kein automatisches Weichspüler-Verdeck wie am BMW oder gar ein faltbares Blechdach wie am SLK passt. Möglichst

noch mit Tuckengitter (in Fachkreisen auch Windschott genannt) für die Schonfrisur. Weg damit! Ein Cowboy lässt sich seinen Sattel auch nicht mit Elektromotoren vom Pferd heben. Nein, nein: Ein, zwei Handgriffe – und nach 15 Sekunden liegt die Mütze manuell unterm Verdeckkasten.

Den obligatorischen Spießerspruch vom Nachbarn bekam

ich natürlich auch dieses Mal wieder zu hören, als die Corvette in der Auffahrt stand. „Was hast du denn da für eine Ludenschleuder?“ Das Rotlicht-Image wird dieses Auto bei uns einfach nicht los. Dabei verkennen viele die Wirklichkeit. Der Hamburger Kiez zum Beispiel fährt lieber den Stern. Früher 560 SEC, heute SL, vorwiegend in Schwarz, tiefer gelegt und mit

dickem Rohr. Und regt sich darüber

Ganz anders: Rechtsanwalt, Altkadler: Die Corvette dort den Ruf des Sportwagens. Und jetzt nur nicht teilnehmen. Auch uns die Kinnlade h

We

BMW M3 Cabrio



Chevrolet Corvette Cabrio



Mercedes SLK 32 AMG





uns den Boliden aus Bowling Green/Kentucky (dort wird die Corvette gebaut) zur Brust nehmen, das heißt ihn über den Testparcours scheuchten. Ob VDA-Test (Elchtest) oder der Handling-Kurs: Fahrwerkmäßig zeigt der Ami den Deutschen klar, wo der Hammer hängt.

Absolut filmreif: das „Active Handling“ der Corvette

Die Vette lässt sich so knackig und zielgenau ums Eck bewegen, dass es eine Freude ist. Driftkünstler können bei ausgeschaltetem ESP (heißt in der Corvette „Active Handling“) so wunderbare Powerslides wie in billigen amerikanischen Filmen hinlegen und dabei laut „Yippie-Juchhe“ schreien.

Der SLK (hätten Sie gedacht, dass der Kleine genauso viel wiegt wie die Corvette?), immerhin mit 354 PS vom Haustuner AMG kräftemäßig leicht im Vorteil, wirkt dagegen wie ein gut gekleideter Herr, stets bemüht, nicht die Haltung zu verlieren. Im Straßenalltag alles wunderbar, aber real im Grenzbereich ist er überfordert. Erstens regelt das ESP etwas unkontrolliert, zweitens tendiert er stark zum Untersteuern, und drittens arbeitet die Automatik zickig (Schaltgetriebe nicht erhältlich).

Ähnliches gilt für den M3, mit 343 PS muskeltechnisch ebenfalls nicht von schlechten Eltern. Auch er reagiert im Grenzbereich nicht so gutmütig kontrolliert wie die Corvette, rubbelt zu viel über die Vorderräder. Beide haben beim VDA-Spurwechseltest das Nachsehen. Die Corvette geht am schnellsten durch die versetzte Gasse, ohne eine Pylone zu reißen. Und das von einem Ami! Wer hätte das gedacht?

Bevor Sie sich jetzt hinsetzen und einen Brief verfassen vom Format „Ihr heizt wie hirnlose Glüher“, nochmals zur Aufklärung: Diese Manöver fahren wir auf abgesperrten Strecken (zum Beispiel auf unserer Teststrecke in Lemwerder oder dem Contidrom-Testgelände in Hannover), um uns an den wirklichen Grenzbereich heranzutasten, zu sehen, wie sich Sportwagen hier benehmen. Im normalen Straßenverkehr ist das nur bei Ausschaltung von zwei Dingen möglich: ESP und Hirn. Wer fährt schon die nächste Autobahnabfahrt mit 130 km/h statt der erlaubten 40 und geht dann ruckartig vom Gas?

Interessant sind auch die unterschiedlichen Motorkonzepte. Mercedes setzt auf V6 mit Kompressor, BMW schwört nach wie vor auf den seidenweichen Reihensechszylinder, verpasst ihm einen blechernen und röhrenden Rennsound, und Chevrolet – wie sollte es anders sein – bestückt sein Fiberglas-Paradeferd seit über 45 Jahren mit einem fetten V8.

Und dieser 5,7-Liter-Brocken hat es so faustdick hinter den Kolben, dass wir auf der Autobahn jede freie Lücke nutzen, um im dritten Gang einige Zwischensprints hinzulegen, so von 80 bis 200 km/h. Es ist schier unglaublich, wie die Corvette loshämmert, begleitet von einem herrlich satten V8-Sound. Auch wenn es abgedroschen klingt: Hubraum ist eben doch durch nichts zu ersetzen.

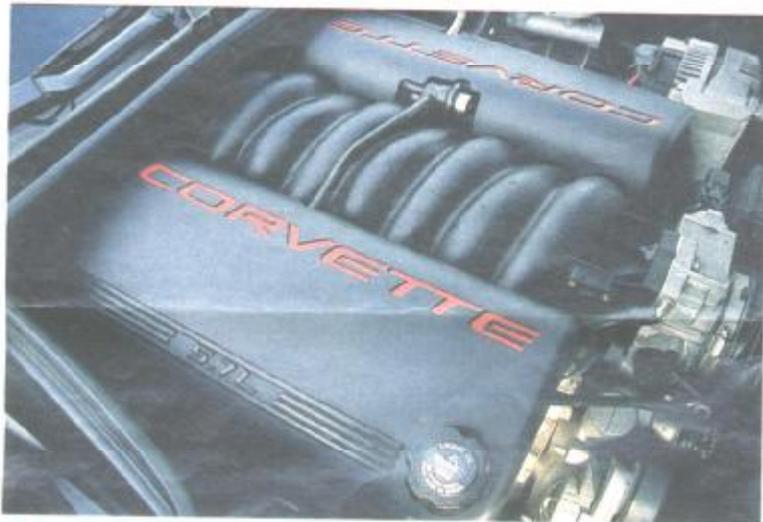
Klar, auch die anderen beiden legen Beschleunigungen hin, die weitab der üblichen Autonorm sind, doch keiner bringt das so eindrucksvoll rüber wie der

Weiter auf Seite 70



BMW M3 Cabrio

■ Aus nur 3,2 Liter Hubraum holt die M GmbH von BMW 343 PS. Die Mehrzahl der Pferde aber galoppiert im oberen Drehzahlbereich. Untenrum fehlt es dem Dreier etwas an Durchzugskraft, natürlich nur relativ gesehen zu seinem amerikanischen Freund ...



Chevrolet Corvette Cabrio

■ ... denn der schöpft aus dem Vollen. 5,7 Liter Hubraum liefern ein Drehmoment von 483 Nm bei 4200/min. Besonders im dritten Gang ist es eine Freude, dem V8 die Sporen zu geben. Auf der anderen Seite liebt er das Cruisen im sechsten Gang



Mercedes SLK 32 AMG

■ Den Über-SLK (354 PS) gibt es nur mit Automatik, weil Mercedes kein passendes Schaltgetriebe hat. Macht nichts, auch damit geht der kleine Kompressor-Roadster wie die sprichwörtliche Sau. Nur der Klang ist etwas flau





BMW M3 Hat gut lachen. Ein Druck aufs Knöpfchen, und Sesam öffnet sich. Das Verdeck sitzt trotz seiner Größe passgenau



Chevrolet Corvette So einfach wie Hose hochziehen. Tuck, zuck verschwindet die kleine Mütze unter dem Deckel



Mercedes SLK Vom Coupé zum Cabrio. Immer wieder ein tingucker, wie akkurat sich das Blechdach in den Kofferraum legt

Chevy. Der BMW braucht, getreu der Hausphilosophie, vor allem viel Drehzahl, um richtig loszugehen.

Sie können aber auch anders, diese Macho-Cabrios. Cruising heißt das Zauberwort, meint: gemütliches Dahingleiten, so mit 60 oder 80 km/h über die Landstraße, Wiesen, Kühe und Bäume genießen, frische Luft einatmen. Klar braucht hierfür kein Mensch über 100 PS, geschweige denn 350. Aber man weiß ja nie, wann es einen plötzlich wieder packt.

Auch hier geht die volle Punktzahl an den Amerikaner. Im sechsten Gang bei kurz über Leerlauf flüstert die Corvette geschmeidig über den Asphalt, dazu nur ein laues Lüftchen im Haar (am meisten zaust es übrigens im Mercedes). Man wünscht sich, die Straße solle nie zu Ende gehen.

Der SLK-Sechszylinder nervt bei dieser Disziplin außerdem mit einer leicht pröhligen Brummfrequenz, dass man entweder schneller fährt oder einen Gang runterschaltet. Hier haben es die Soundtechniker etwas übertrieben.

Gibt es bei diesen drei offe-



Porsche Carrera: Warum ist er nicht da?

Wir wollten ja erst, aber dann gab's Einwände. Schließlich kostet er rund 50 000 Mark mehr als die anderen drei. Und das war doch zu viel. Aber er war bei unseren Testfahrten dabei, hat leichtest noch etwas schneller (76 km/h) geschafft als die Corvette und hämmerte auch auf dem Handling-Kurs die Bestzeit von 1 min (ESP aus) in die Uhr. Wer auf der Autobahn Strecke machen will, knapp 300 km/h sind drin. Fahrwerk und Lenkung sind

nen Power-Geräten eigentlich auch nützliche Seiten? Wenige. Am meisten bietet noch der BMW. Vier Sitzplätze und einen anständigen Kofferraum machen ihn fast zum Vernunftauto.

Vorn Motor, hinten Tank, dazwischen das Golfgepäck

Gar nicht so schlecht auch die Corvette. Früher ging nur die Brieftasche mit, weil: vorn Motor, hinten Tank. Heute hat sie ein ganz passables Gepäckabteil, mit dem sogar der Freizeitgolfer glücklich wird (verständnislose Blicke gibt es nur auf dem Club-Parkplatz). Schlecht

dagegen der SLK. Ein paar Weichtaschen, mehr der offene Mercedes nicht.

So gewinnt diesen ungenauen Vergleich der Außenseiter Amerika. Die Corvette bietet die meisten Fahrspaß. Der Für den täglichen Gebrauch sind alle drei irgendwie übermotorisiert, krawallförmig für uns Normalos sowie zu teuer. Aber einfach hat unvernünftige Potenzvorker. Irgendwelche Einverständnis
Michae

Mehr Infos unter: www.chevrolet.com, www.bmw.de, www.mercedes-benz.de



M3 Cabrio – einer für alle Fälle

Gerald Czajka

■ Wahnsinn. Wie schafft BMW bloß diesen Spagat? Das M3 Cabrio vereint das Beste aus spritzigem Sportwagen und souveräner Sonnenbank. Selten war ein Auto so komplett. Dass eine Corvette brutaler und der SLK bei Vollgas leiser auftritt, lässt mich eher kalt. Sollen die beiden doch mal versuchen, mit vier Leuten an Bord über die Leopoldstraße zu cruisen...



Die Vette bleibt ein Ausnahme-Auto

Michael Specht

■ Man braucht schon eine gehörige Portion Selbstbewusstsein, um mit diesem Ami vorzufahren. Meine Freundin wollte nicht mal einsteigen. Aber was wissen Frauen schon von Autos? Dabei hat sie tierisch was verpasst. Der Motor ist ein absolutes Gedicht. Mit diesem Auto würde ich gern das alte Cannonball-Rennen von New York nach L.A. fahren.



Der Motor und das Blechdach

Peter Oberndorfer

■ Was ein Baukastensystem alles hervorbringt: einen klugen Roadster mit einer Bomben-Kompressor-Motor, einer niestreich von Dach und defektion aus der Großserie. Dem Preis, der einen Porsche sehr teuer aussehen lässt, mal ganz ehrlich: Den eigenen Charakter und den fanatischen Sound der anderen drei – die hat der SLK nicht



Technische Daten	BMW	Chevrolet	Mercedes
Motor	Reihe/6	V8	V6
Hubraum (cm ³)	3246	5666	3199
Aufladung	nein	nein	Kompress
kW (PS) bei U/min	252 (343)/7900	253 (344)/5400	260 (354)/6
Nm bei U/min	365/4900	463/4200	450/4400
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	5-Gang Autom
Leergewicht (kg)	1740	1490	1490
Beschleunigung			
0-100 km/h (s)	5,4	5,6	5,5
0-200 km/h (s)	19,9	17,6	19,7
Elastizität			
60-100 km/h 4. Gang (s)	6,0	5,3	mit Autom
80-120 km/h 5/6. Gang (s)	7,6/10,4	7,9/14,0	nicht mess
VDA-Spurwechseltest (km/h) (km/h)	72,0	74,8	71,0
Handling Cortidrom (mit/ohne ESP)	1:48,0/1:46,4	1:47,5/1:45,4	1:49,1/1:4