

Zwölf Autos im Bremsentest: Zwei fielen durch

auto motor und sport

FF 25,- fmk 30,- Dr 1400,-
Lit 8,400 hfl 7,25 öS 45,-
sfr 6,00 Pta 700,-/725,-

Heft 17 8. August 1997
DM 6,00 E1418 D



TEST

Lamborghini Diablo



TEST

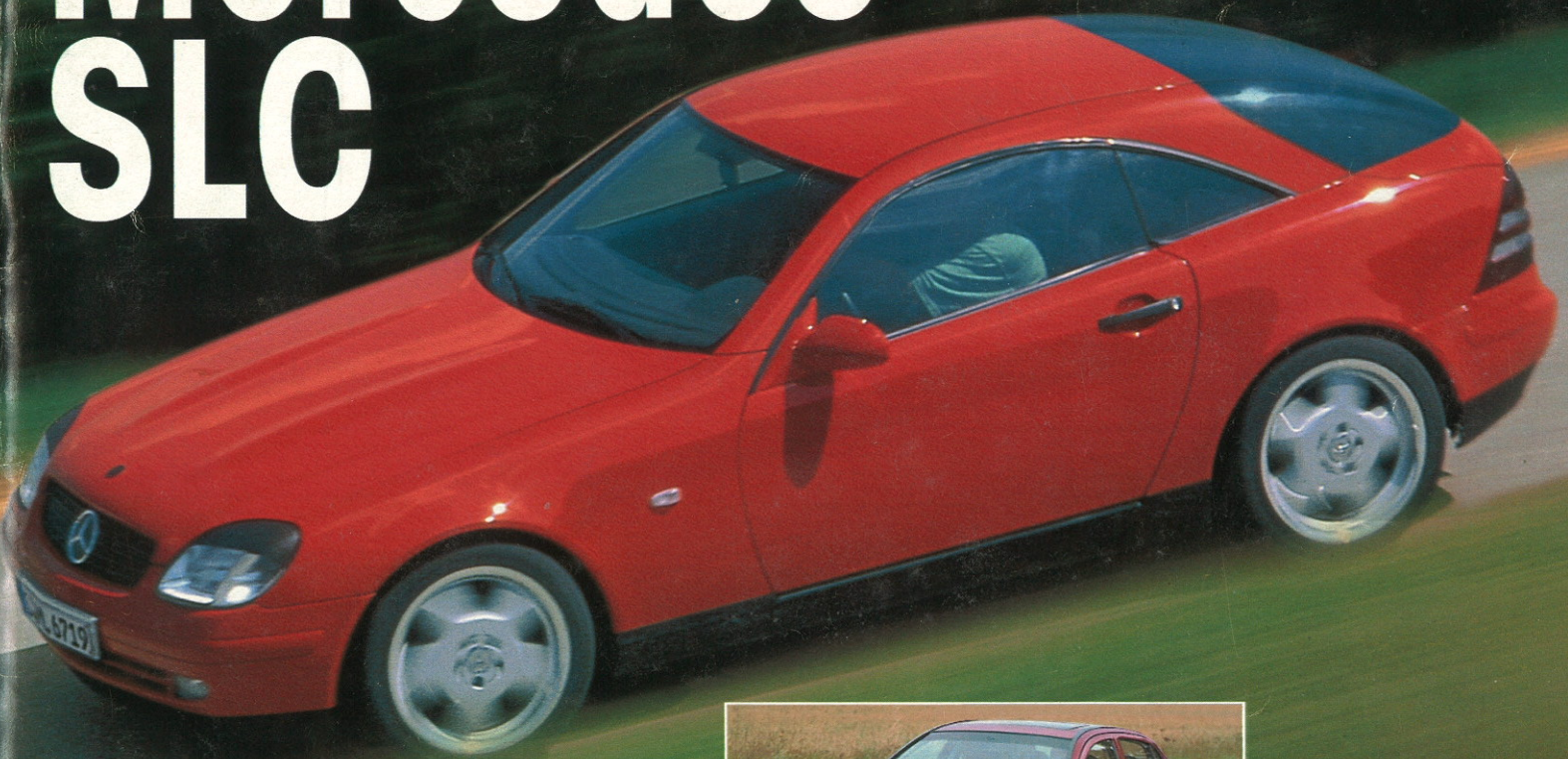
Ford Puma

NEU

SLK als Coupé

Mercedes SLC

F1
Gewinnspiel
1. Preis
Mercedes A 140
im F1-Design



NEU

Die Golf-Konkurrenten

Opel Astra • Ford Escort





Unter der gewölbten Dachkuppel soll Platz für zwei Notsitze sein

Man kann es mit Bedauern, aber auch mit Gelassenheit sehen, daß alles schon mal da gewesen ist. Einen Mercedes SLC gab es ebenso wie erschwingliche Sportwagen bereits in den siebziger Jahren, doch die Mischung ist neu. Zumindest für die älteste Automobilfabrik der Welt, denn das Rezept für das neue Sportcoupé mit der alten Bezeichnung ist bereits seit Jahrzehnten bekannt.

Man nehme einen kompakten Roadster, verpasse ihm ein festes Blechdach und rüste ihn optisch wie motorisch auf. Die Basis fand sich hier im erfolgreichen SLK, dessen luftiger Innenraum unter einen schwungvollen Deckel kam, die passenden Triebwerke stammen aus dem Mercedes-Regal. Derart ausgestattet soll der SLC wie eine Zeitmaschine in eine bessere Vergangenheit wirken und zugleich ein Segment erstürmen, das die Marketing-Strategen glatt vergessen zu haben schienen.

Denn während die klassische Limousine an Beliebtheit verliert, erfreuen sich Nischenmodelle eines stetig wachsenden Zuspruchs. So würden 2,9 Prozent aller Autofahrer gern ein Cabrio ihr eigen

Der Vorderwagen entspricht trotz der abgeklebten Scheinwerfer dem offenen SLK



Fließender Überhang

VORSTELLUNG
Mercedes SLC

Während SLK-Interessenten noch auf eine zweijährige Lieferfrist eingestimmt werden, sorgt Mercedes bereits für die Zeit nach dem Roadster-Boom vor: In der Entwicklungsabteilung reift derzeit ein sportliches Fließheck-Coupé heran.



Die Computer-Retusche zeigt, wie der SLC in zwei Jahren auf den Markt kommen soll

nennen, doch nur 1,1 Prozent besitzt eins. Ähnlich verhält es sich bei den Coupés, die 7,2 Prozent des Bestands in Deutschland ausmachen, aber von 8,3 Prozent gewünscht werden. Vor allem junge Leute und Frauen zieht es mit Macht zu solchen Autos, so daß sich bereits neue Nischen in den Nischen auftun.

Nachdem die Sonnenanbeter wie die Liebhaber eleganter Viersitzer-Coupés in jüngster Zeit reichlich Nahrung bekamen, soll nun der Appetit der Sportwagen-Gourmets ange-regt werden. Sie darben seit den siebziger Jahren, als Firmen wie Alfa Romeo, Lancia, MG und Triumph mehr das eigene als das Überleben einer exclusi-ven Autospezies im Sinne hatten. Allein der Alfa GTV hält derzeit noch die Erinnerung wach, doch vier deutsche Hersteller versprechen in Kürze Nachschub zu erschwinglichen Preisen.

Schon in einem Jahr rollt der Audi TT, im September 1995 als Studie präsentiert, auf die Straßen, um sich sogleich mit dem BMW Z3 Coupé zu messen, das im nächsten Monat auf der IAA steht. Erst im Jahr 2000 ist mit einer geschlossenen Version des Porsche Boxster zu rechnen, welche die seit

dem Ableben des 944/968 verwaiste Lücke wieder schließen soll. Genau darauf hat es auch der vierte im Bunde abgesehen, der vermutlich einen Sommer früher die Arena betritt.

Denn seit Mercedes auf Expansionskurs ist, wird selbst das kleinste Segment interessant. Eine komplette Neukonstruktion lohnt sich für die erwarteten 15 000 bis 20 000 Autos pro Jahr zwar nicht, doch ein Coupé auf SLK-Basis ließe sich in kurzer Zeit und mit relativ geringem Aufwand realisieren. Nicht mehr als das Ausgangsprodukt soll der Neue kosten, weil sich Mercedes bei der Konzeption des SLC so eng wie möglich an den Roadster hielt und das aufwendige Elektrodach wegfällt.

Das schafft zugleich Platz für zusätzliche Notsitze und einen variablen Kofferraum, aber anders als beim gleichnamigen Vorgänger werden Radstand und Außenlänge nicht verändert. Trotzdem soll unter dem stark gewölbten Dach Raum für zwei Kinder und rund 250 Liter, bei umgeklappten Rücksitzlehnen sogar 500 Liter

Gepäck sein. Da passen sogar die obligatorischen Golftaschen ins Heck.

Bei allem Nutzwert, den die große Ladeklappe verheißt, steht die Sportlichkeit im Vordergrund. Das zeigt sich schon beim Design, das – anders als beim BMW Z3 Coupé – weniger an Kombicoupés wie dem Volvo 1800 ES als an klassischen Sportwagen Maß nimmt. Die üppige Glaskuppel erinnert nicht von ungefähr an den Por-

sche 944/968, der Sechschlitz zwischen den Rückleuchten an Lamborghini Espada und Maserati Khamsin. Eingebettet in eine schwarze Heckblende unterstreicht er die Eigenständigkeit des SLC.

Renaissance der Sportcoupés

Seit dem Roadster-Boom der vergangenen Jahre sind sportliche Coupés zu erschwinglichen Preisen kaum mehr als eine Randerscheinung. Porsches Vierzylinder-Reihe driftete preislich zu-

nehmend ins Abseits, und was es darunter sonst noch gibt, sind meist viersitzige Derivate braver Limousinen. MGB GT, Triumph GT6 und Volvo 1800 ES (Schneewittchensarg) blieben zwar unvergessen, kamen aber nie auf Stückzahlen, die nach

Nur mit Sechszylinder-motoren: BMW Z3 Coupé



Neues Stilelement im SLC ist die schwarze Heckblende, deren oberer Streifen aus Glas besteht

Schöner Rücken, große Heckklappe: Barchetta Coupé



heutigen Maßstäben rentabel erscheinen. Mit der wachsenden Verbreitung der Plattformstrategie, die dank der Verwendung möglichst vieler Gleichteile kostengünstig und schnell eine große Zahl von Varianten erlaubt, hat sich dies in den vergangenen Jahren geändert. So zeigte der italienische Karosseriebauer Maggiora auf dem Turiner Salon 1996, wie sich der offene Fiat Barchetta mit ge-

ringem Aufwand in ein attraktives Fastback-Coupé verwandeln läßt, das beim Publikum wegen seiner flotten Linie und des größeren Stauraums gleichermaßen gut ankam. Auch BMW und Porsche arbeiten – wie Mercedes – an Versionen mit festem Stahl-dach, die den Roadstern zur Seite gestellt werden: Das Z3 Coupé präsentiert sich dabei mit variablem Kombiheck, während der Mittelmotor-Boxster vermutlich einen Hardtop-Aufbau erhält.

Vorbild des neuen SLC: Porsche 968 mit Glaskuppel



Im Innenraum sorgen groß-flächige Applikationen im Karbon-Look für sportliches Flair, wobei man aus den Erfahrungen mit dem SLK gelernt hat. Das verwendete Material soll täuschend echt aussehen, und darüber hinaus werden weitere Stilelemente der Studie, die dem Serienauto vorenthalten blieben, dem Coupé zusätzliche Attraktivität verleihen. Ansonsten präsentiert sich die Gestaltung des Cockpits im wesentlichen unverändert gegenüber dem Roadster.

Gleiches gilt für die zur Auswahl stehende Motorisierung. Dem dynamischen Auftritt entsprechend kommt der Zweiliter-Vierzylinder mit 136 PS nicht zum Einsatz, wohl jedoch der 2,3 Liter-Kompressor mit 193 PS. Die Leistungsspitze bildet künftig der neue 3,2 Liter-V6-Dreiventiler (218 PS), der zeitgleich mit einem leichten Facelift im Sommer 1999 auch im SLK Einzug hält.

Bodengruppe und Fahrwerk beider Wagen sind weitgehend identisch, so daß die Produktion ohne große Umbaumaßnahmen auf den gleichen Bändern im Werk Bremen erfolgen kann. Die andere Gewichtsverteilung des Coupé-Aufbaus verlangt jedoch eine Anpassung der Abstimmung, wobei der SLC ohnehin etwas straffer federn und sich sportlich-agiler fahren lassen soll. Größere Reifenformate auf neugestalteten Leichtmetallrädern gehören ebenfalls zum festen Bestandteil des Lastenhefts.

Bis man das Resultat in Augenschein nehmen kann, dürfte noch einige Zeit vergehen. Frühestens auf dem Genfer Salon soll der SLC zu sehen sein, um potentielle Käufer nicht allzu lange verträsten zu müssen. Dann wird sich zeigen, ob ein solcher Sportwagen in der Mercedes-Geschichte nicht nur fehlte, sondern auch vermißt wurde. Bernd Stegemann