

## SAME BASE, DIFFERENT CULTURE - MERCEDES SLK32 AMG UND CHRYSLER CROSSFIRE SRT-6

Ein subjektiver Erlebnisbericht von Tim O. Fuchs, Präsident des AMG Owners Club Switzerland



V6 Kompressor, 354 PS, 450Nm, Designo Alanit grün, Designo Cinnemora Holz und eine zweifarbiges AMG Designo Leder im Innenraum - ein Traum in Dunkelgrün!

### Das Original

Der von den langjährigen Freunden des kleinen sportlichen SLK lang ersehnte SLK32 AMG, der ab Mai 2001 erstmalig ausgeliefert wurde, schloss die Lücke, die in der Palette der AMG-Modelle noch offen war. Endlich wurde auch für den SLK eine leistungsstarke Version von AMG angeboten, die die Herzen höher schlagen ließ. Auch ich war, wie meine Freunde und Gründungsmitglieder des AMG Owners Club Switzerland, René und Reto, von Anfang an begeistert vom SLK32. Als mehrjährige zufriedene Besitzer „normaler“ SLKs war diese AMG-Version für uns die Krönung. Ich erhielt meinen SLK32 aufgrund der Designo

Ausstattung, die seine Auslieferung einige Wochen verzögerte, erst im Juni 2001.

Bis heute hat der R170 SLK32 nichts von seiner Faszination verloren, wenn er auch ganz ohne Zweifel mittlerweile in die Jahre gekommen ist. Sein Nachfolger, der R171 SLK55 AMG, ist zwar leistungsmässig nur unbedeutend stärker, spielt aber in puncto Motor, Handling und Sound in einer völlig anderen Liga. Daher ist es René, Rainer und anderen Mitgliedern auch leicht zu verzeihen, dass sie den Sprung auf den SLK55 AMG ohne zu Zögern sofort vollzogen haben.

### Tot gesagte leben länger

Ich hatte mich, nach nur 3 Jahren, schon mit dem Ableben des faszinierenden V6 Kompressor-Motors abgefunden, als der Chrysler Crossfire SRT-6 auf den Markt kam, der neben dem Chrysler 300C von Anfang an eines meiner Lieblingsfahrzeuge aus der Chrysler Palette war. Da ich beruflich die Möglichkeit habe, alle 12 Monate einen Wagen zu wechseln, wollte ich mir die Chance nicht entgehen lassen, in den Genuss des SRT-6 Roadsters zu kommen. Ich gebe zu, dass es etwas verrückt klingt, schon einen SLK32 in der Garage zu haben und einen SRT-6 Roadster zusätzlich zu ordern, aber mehr geht ja immer.

Im November 2004 erhielt ich meinen Crossfire SRT-6 Roadster - nicht wirklich perfekt für eine Cabrio-Auslieferung, aber auch nicht problematisch. Vorausgesetzt, die Strassen sind trocken, gilt schliesslich: Es gibt nur die falsche Kleidung, nicht das falsche Wetter!

Ein atemberaubendes Design, ein Stoffdach und ein Heckspoiler, der Anlass zu endlosen Diskussionen gibt, das sind die auffälligsten Merkmale des extrovertierten Crossfire SRT-6 Roadster Designs. Auffallend auch die unterschiedlichen Reifendimensionen der ungleichen Geschwister: Im Gegensatz zum SLK32, der sich serienmässig auf für heutige Verhältnisse bescheidenen Pneu in der Grösse 225/50 17" vorne und 245/45 17" hinten fortbewegt, ist der Crossfire mit vorne 225/40 18" und hinten sogar auf 255/35 19" Bereifung auf grossem Fuss unterwegs.



Bild-Quelle DC Schweiz AG



## Das Innenleben

Das Interieur des SRT-6 erinnert stark an den SLK32, was angesichts des hohen Anteils an SLK R170 Teilen nicht sehr verwundern mag. Während die Mittelkonsole aufgrund wenig hochwertiger Materialien enttäuscht, wirken Türverkleidungen, Armaturen sowie Leder-/Alcantara-Sitze, hochwertiger und wesentlich sportlicher als im Serien-SLK32. Ergonomie und Sitzposition im Crossfire sind wie auch im SLK32 AMG hervorragend für Fahrer bis 185 cm Körpergröße. Darüber hinaus wird es in beiden Fahrzeugen sehr eng. Auch äusserst eng geht es im Kofferraum des SRT-6 Roadster zu. Im Gegensatz zum SLK muss der Kofferraum von oben durch eine schmale Öffnung beladen werden, was die Grösse von Gepäckstücken auch bei geschlossenem Dach stark einschränkt.

Ein weiterer markanter Unterschied beider Wagen ist selbstverständlich das Dach. Während das hervorragende Vario-Dach den SLK zu einem Coupe verwandelt und somit auch Aussengeräusche auf ein Minimum reduziert, ist es im Crossfire Roadster vergleichsweise laut. Ich ertappe mich insbesondere in Tunnels laufend dabei, nachzuschauen, ob die Fenster des Wagens geschlossen sind.

## Das Herzstück

Das Herzstück des Crossfire SRT-6 ist der solide, alt bewährte 3.2 l Kompressor Motor, der auch im SLK32 bereits zu finden war. Beworben wird der SRT-6 mit einer Nennleistung von 335 PS im Gegensatz zu den 354 PS im AMG. Auch das „Speedshift“ Automatikgetriebe, das vermutlich

mittlerweile ein oder mehrere Software Updates hinter sich hat, wurde im SRT-6 verbaut. Im Gegensatz zu den ersten SLK32 Modellen schaltet das Getriebe im SRT-6 subjektiv besser, da es nun bei manuellen Eingriffen die Gänge hält. Dennoch scheint der SLK32 im direkten Vergleich auf der Landstrasse aggressivere und etwas zügigere Überholvorgänge zu zulassen. Wo auch immer die Leistungsdifferenz zu suchen ist - vermutlich, wenn überhaupt, in der Abgasanlage. Einen spürbaren Unterschied gibt es in der Beschleunigung. Ich möchte jedoch nicht ausschliessen, dass dieser Effekt eventuell auch nur durch die 19“ Felgen des Crossfire beziehungsweise eine geänderte Hinterachsüberset-

zung verursacht wird. Die Fahrleistungen beider Fahrzeuge sind jedenfalls absolut ausreichend... andererseits, mehr geht ja immer.

## Das Handling

Auch in puncto Handling haben die Entwickler beim SRT-6 hervorragende Arbeit geleistet. Während unser SLK32 mittels AMG-Fahrwerk optimiert werden musste, um den kurvigen Bergpässen der Schweiz respektive meiner sportlichen Fahrweise besser gerecht zu werden, wurde der Crossfire SRT-6 bereits mit hervorragenden Handlungseigenschaften ausgeliefert, die ein Fahrwerkstuning unnötig erscheinen lassen. Das



Bild-Quelle DC Schweiz AG



Bild-Quelle DC Schweiz AG



sehr straffe Fahrwerk verhilft dem Crossfire zu einem weitgehend neutralen Fahrverhalten. Auf Lastwechsel reagiert der Crossfire vollkommen unbeeindruckt. Doch nicht nur auf Bergpässen zeigt der SRT-6 gegenüber dem SLK32 seine Fahrwerksüberlegenheit, nein auch auf deutschen Autobahnen. Bei Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h liegt der Crossfire wesentlich stabiler auf der Strasse, als der SLK. Was beiden Fahrzeugen, zumindest für den Wochenend-Einsatz auf Rennstrecken, fehlt, sind ein Sperrdifferential sowie die viel diskutierte direktere Lenkung. Für den sportlich ambitionierten Fahrer ist das Fahrwerk des Crossfire eine gute Wahl, wer jedoch mehr Wert auf Komfort legt, ist im SLK32 AMG besser unterwegs. Der Nachteil des sportlichen Fahrwerks ist der sehr eingeschränkte Komfort auf langen Strecken oder auf schlechten Straßen.



### Sound

Besonders gelungen ist der sportlich-aggressive Auspuffsound des SRT-6, der insbesondere bei höheren Drehzahlen sehr kernig klingt und somit dem Bild eines Sportwagens wesentlich mehr gerecht wird, als dies beim serienmäßigen SLK32

der Fall war. Zum Glück bietet die AMG Abteilung Fahrzeugsonderbau in Affalterbach auch hier die passende Lösung für den anspruchsvollen Kunden.

### Fazit

Beide Wagen machen sehr viel Spass sind jedoch, trotz ihrer gemeinsamen Wurzeln, vollkommen unterschiedliche Fahrzeuge im gleichen Nischensegment. Der Crossfire SRT-6 ist ein gelungenes Spassmobil mit hervorragenden Handling-Eigenschaften, einem aussergewöhnlichen Design, das sehr viel Aufsehen erregt und mit einem hervorragenden Preis-/Leistungsverhältnis aufwartet. Er ist ein deutliches Beispiel dafür, dass die Qualität von Chrysler Fahrzeugen einen vermutlich nie zuvor da gewesenen Qualitätsstandard erreicht hat. Zu bemängeln bleibt die sehr billige und lieblose Mittelkonsole, die dem Image und Design des Crossfire in keiner Weise gerecht wird.

Der SLK 32 hat trotz seines wundervollen Nachfolgers, der mit seinem 5.5 l V8 Motor eine ganz neue Roadster-Ära eingeläutet hat, nichts an Faszination verloren. Durch sein klassisches Design und seine brachialen Beschleunigungswerte fährt er auch heute noch mit an der Spitze seines Fahrzeugsegments. Der SLK 32 hat, schon alleine aufgrund seiner geringen Stückzahlen, das Zeug zum Klassiker. Daher auch unsere Entscheidung, den SLK 32 AMG auch in Zukunft zu behalten.

::

### Technische Daten im Vergleich



	SLK32 AMG	Crossfire SRT-6
Hubraum (ccm)	3199	3199
Leistung (PS/kW)	354/260	335/246
Drehmoment	450 bei 4400 U/min	420 bei 3500 U/min
0 - 100 km/h (s)	5,2	5,6
0 - 200 km/h (s)	18,6	19,5
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	250 (elektronisch begrenzt)	250 (elektronisch begrenzt)
Basispreis Schweiz inkl. MwSt.	91.250,- SFr (2001)	75.600,- SFr