

So schmeckt der Sommer

Hinein ins Leben: Der TT Roadster von Audi ist das brandneue heiße Spielzeug der Saison.

Wir nahmen uns den Quattro, 225 PS stark, für ein paar schnelle Testtage und für einen Vergleich:

Was kann er gegenüber dem BMW Z3 und dem Mercedes SLK, beide mit 193 PS?



immer

Von Johannes Köbler
mit Fotos von Frank Herzog

Sehen: den Zug der Wolken, das Spiel des Lichts auf den Hügeln. Spüren: den Wind auf den Armen. Riechen: eine Heuwiese. Erleben mit den Sinnen: Roadster fahren.

Der Markt der rasch wechselnden Moden hat ein neues heißes Spielzeug, den offenen Audi TT. Er ist der Star von heute; 1995 waren alle Spots auf den Z3, im Jahr danach auf den SLK und den Porsche Boxster gerichtet. In Zuffenhausen haben sie ihr Auto mittlerweile überarbeitet, wollten es uns für diesen Test aber nicht überlassen. BMW und Mercedes hatten keine Angst vor dem Audi.

Die Andersartigkeit des TT fasziniert auch in seiner offenen Bauart. Parallel zum Coupé und mit vielen Gleichteilen entstand eine Maschine von einem Auto, eine Ansage von hohem Selbstbewusstsein. Über die ästhetische Kraft selbsterklärenden Designs haben wir in mot schon mehrfach reflektiert; massives Aluminium erzeugt auch im Roadster eine fugenlos dichte Ingenieurs-Atmosphäre.

Der TT ist Zoll für Zoll ein ernst gemeinter Sportwagen. Schlampig einsteigen, den Hintern aufs Kissen fallen lassen, den Arm auf die Fensterkante lümmeln? Der Roadster von der Donau fügt seine Passagiere in ein Konzept Maß haltiger Passgenauigkeit ein, dem der Benutzer sich anzupassen hat – Technik in höchster Konsequenz.

So fühlt sich der Mensch im serienmäßigen TT-Sportsessel fixiert wie die Schraube in der Mutter; er sitzt aufrecht und tief, auf dem Grund eines Schachts, vor dem sich das Cockpit mächtig aufbaut. Mit einem Gefühl von Enge hat das jedoch nichts zu tun – die Zelle ist ungewöhnlich breit geschnitten, und der Mitteltunnel macht sich ganz schmal. Der Scheibenrahmen steht weit vor der Stirn, so ist der Himmel noch offener. Allein die Übersicht ist so schlecht wie erwartet.

Der BMW ist der Antagonist des Audi: Aus dem US-Werk Spartanburg in North Carolina kommt ein Naturbursche mit dicken Backen, festem Händedruck und offenem Kragen. Das Facelift im Frühling wirkte wie Bodybuilding, der

Audi TT Roadster 1.8 Quattro	69 628 DM
BMW Z3 Roadster 2.8	63 800 DM
Mercedes SLK 230 Kompressor	64 728 DM



AUDI TT ROADSTER



Z3 steht noch strammer auf der Straße, und das nüchterne Cockpit hat mit Chrom und Holz etwas Wärme gewonnen. Die optionalen Sportsitze sind dem TT-Gestühl fast ebenbürtig, offerieren aber eine höhere Position sowie einen zu knappen Längsverstellbereich. Die integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe noch aus, seitliche Ösen führen die Gurte beim Anlegen.

Der SLK ist wie seine Gegner um vier Meter lang; er ruht in einer Architektur von schlichter Klarheit. Seine Fahrgastzelle entspricht in ihrem relativ schmalen Zuschnitt jener des Z3, die Fensterkante liegt höher. Sehr tief sitzt die Mercedes-Besatzung auf federgelagerten Sesseln, mit sportlich lang gestreckten Beinen. Aber die Polster sind eher dünn und vermitteln zu wenig Unterstützung an Schul-

tern, Lordose und Flanken; wie im TT arbeitet die Höhenverstellung über Entlastung.

Auch das Interieur wirkt zwiespältig: Der Lenkstockhebel ist überholt, die Schließanlage älteren Datums, das Lenkrad arg tief montiert und (als Extra) nur axial verstellbar; die weichen Türtaschen im Testwagen waren schlaff wie leere Säcke. Mit – schlecht ablesbaren – Röhren-Uhren und hellen Skalen trägt der Innenraum das Parfum der Sportgeschichte, aber freudloses Dunkelgrau dominiert – noch bis Anfang nächsten Jahres, wenn das Facelift kommt.

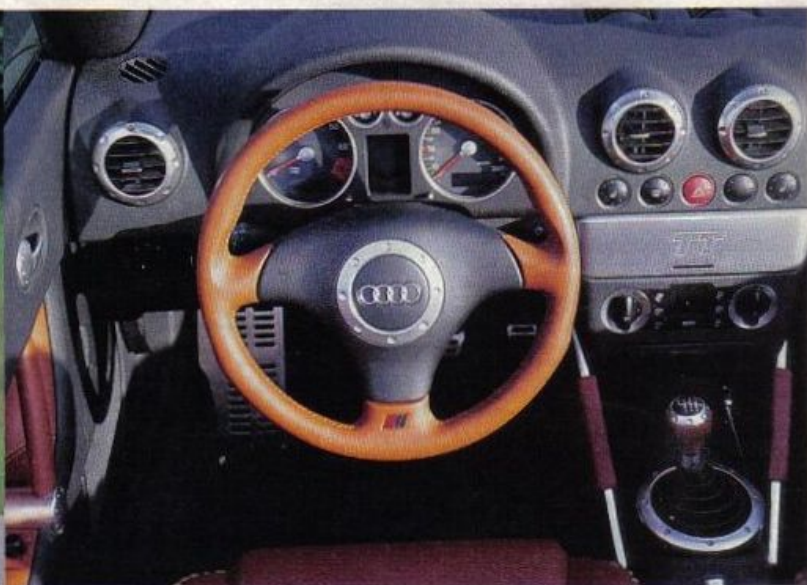
Im Z3 irritiert der wie ein Kohlenkasten vor der Scheibe hängende Spiegel. Eine Reboard-Babywanne muss wegen des nicht abschaltbaren Airbags draußen bleiben, die Lenksäule sitzt starr.

Das Volant, um einen Zentimeter im Durchmesser geschrumpft, wirkt jetzt weniger wuchtig und lässt dem linken Ellenbogen mehr Platz; der Tankdeckel ist endlich in die Zentralverriegelung integriert.

Am feinsten ist der TT eingerichtet – weich unterfütterte Cockpitblenden und fingerkuppensanfte, spielfreie Klick- und Gleit-Regler machen ihn zum Wunderland der Haptik. Die Nobel-Stereoanlage für 1350 Mark klingt viel besser als die Geräte der Konkurrenz. Mankos: Die Alu-Strebe als Stütze der Mittelkonsole drückt trotz der Kissenauflage in Kurven gegen das Schienbein; das aufwendige Nachtdesign nervt mit seinem stechenden Rot, das Cockpit ist permanent beleuchtet. Das Lenkrad lässt sich in zwei Ebenen justieren, in der Höhe aber nicht weit genug.

Das so genannte Authentic-Leder des Testwagens – in der Optik eines Mokassins – für 1600 Mark ist Geschmacksache. Die Sitzlehnen sind ausrückbar – das schafft leichten Zugang zu den drei Staufächern in der Rückwand, von denen zwei an die Zentralverriegelung gekoppelt sind. Die wenigsten Ablagen hat der Z3, der SLK bietet eine Fülle von Netzen, Taschen und Haken und dazu eine feine Armauflage in der Mitte.

Adieu Alltag: Losfahren, hinein ins Leben und in den Wind; er wird uns streicheln und prügeln, je nach Tempo und Auto. Der TT ist der am meisten beschützende Roadster. Zum SLK hat die Luft schon etwas mehr Zutritt, und im Z3 zieht sie den Passagieren den Scheitel neu – nur ganz Tapfere fahren offen schneller als Tempo 150. Dabei



Der Einzige: Außen wie innen ähnelt der TT dem Ur-Entwurf von 1995, der c_w Wert lautet auf 0,37. Die Cupholder kosten 130 Mark extra; das Windschott zeichnet die dicken Alu-Überrollbügel nach



besitzt der BMW eine ebenso gute Heizung wie der SLK. Audi offeriert die Klimaautomatik optional und die Sitzheizung serienmäßig – gut für heiße und für kalte Tage.

Beim Verdeck des TT handelt es sich um eine einlagige, in vielen Details ingenieure Konstruktion; der elektrohydraulische Antrieb ist beim Quattro Serie. Die Kapuze ist mit einer Hand zu verriegeln, beherbergt eine kleine, beheizbare Glasscheibe und lässt exorbitante Kopffreiheit. Beim Schließen der Türen fahren die rahmenlosen Scheiben leicht nach unten.

Das Audi-Verdeck ist etwas leiser als jenes des Z3; beide bleiben in der Waschstraße dicht und auf der Autobahn straff. Das elektrisch ausfahrbare Glas-Windschott im TT ist ein High-Tech-Spielzeug mit dem Vorteil klarer Durchsicht – die

Nylonnetze im Z3 (Option) und im SLK (Serie) werfen in den Innen spiegeln fein gerasterte graue Bilder. Die neue, gefütterte BMW-Mütze hat das Plastikfenster behalten und sieht weiterhin ein wenig nach Kutsche aus. Die Kopffreiheit unter ihr ist in Ordnung, just wie beim Mercedes.

Der Vario-Roadster aus dem Werk Bremen wurzelt tief in der Mercedes-Philosophie von Verlässlichkeit, Komfort und Technik-Anspruch. In einer immer wieder beeindruckenden Show bewegen fünf Hydraulikzylinder mit 200 bar Druck das 40 Kilogramm schwere Blechdach, den Schutzschild gegen die Ungewissheiten des offenen Wesens. Unter dem Deckel genießen SLK-Lenker nie nachlassende Spannung, niedrige Geräusche, erstklassige Rundum-

sicht und eine Glasheckscheibe – kurzum: hohe Langstrecken- und Wintertauglichkeit. Die Kurbel für die Notbetätigung aber ist ein schlechter Witz – wie aus einem Abhol-Möbelhaus. Liegen die Blechschwingen gefaltet im Kofferraum, dann reduzieren sie die 348 Liter Stauraum auf 145 L.

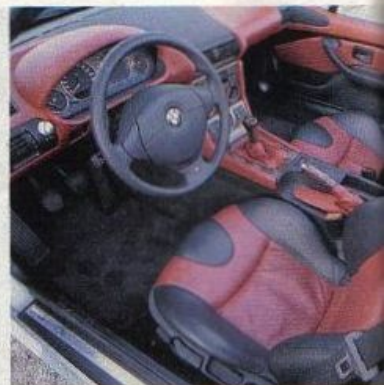
165 Liter fasst das Heck des Z3, 180 der runde Hintern des Quattro mit der komplexen Doppelquerlenker-Hinterachse – beim Fronttriebler sind es 40 L mehr. Das TT-Abteil ist blitzsauber ausgekleidet, seine Klappe lässt sich per Funk oder vom Cockpit aus entriegeln. Wie der BMW hat der Audi ein Notrad im Keller und eine Verdeckpersenning an Bord, die ohne viel Mühe festzuhaken geht; im Kofferraum nehmen beide Abdeckungen nicht zu viel Platz weg.

In aller Offenheit sind die drei Roadster echte Sportwagen. 225 PS leistet der TT, je 193 der Z3 und der SLK. Die einheitlich 280 Nm Drehmoment entstammen höchst unterschiedlichen Motorkonzepten: Audi baut einen 1,8 Liter-Fünfventil-Turbo, BMW hält am frei saugenden Reihen-Sechser mit 2,8 Liter Volumen fest, Mercedes setzt den 2,3 Liter-Vierzylinder mittels Kompressor unter Druck.

Der TT Roadster Quattro wiegt gut 70 Kilogramm mehr als das Coupé, immerhin bald 1,5 Tonnen, aber das macht dem Langhuber im Bug kaum etwas aus. Der Treibsatz mit der doppelten Ladeluftkühlung explodiert ab 2500/min nach kurzem Atemholen, mit dezentem Turbo-Pfeifen und Auspuffknallen beim Gaswegnehmen. Das extrem eng gestaffelte Drei-



BMW Z3 ROADSTER



wellen-Getriebe unterstützt den starken Durchzug, selbst der Sechste ist noch ein echter Fahrgang. Die Seilzugschaltung mit ihren kurzen Wegen hat etwas Metallisches – klack, nächster Gang und weiter. Schade nur, dass der Turbo für die Umwelt heiserer, voller klingt als für die Passagiere.

Stimme hat hingegen der Z3. Sein rauhehliger Vierventiler beherrscht die ganze Partitur thermodynamischer Wohlklänge – fau-

chend, trompetend, patschend und stets zum Zubeißen bereit. Über Jahrzehnte haben die Münchner ihr Traditionskonzept zu hoher Reife entwickelt; die mit dem Facelift eingeführte Doppel-Vanos-Technik (beide Nockenwellen verstellbar) resultiert in einer bildschönen Drehmomentkurve. Sauber wie gewohnt die Schaltung.

Der konservativ aufgeladene SLK-Motor mit dem roten Ventildeckel versteht sich als Dienstlei-

ster. Der Vierventil-Kompressor ist weder ausgesprochen agil noch hochkultiviert, aber er hat eine kräftige Stimme und liefert ab 2300/min stämmigen Durchzug. Statt der schlecht geführten Schaltung empfehlen wir die Automatik.

Obwohl der sehr lang übersetzte Mercedes in den Fahrleistungen leicht abfiel, reicht sein Dampf allemal. Er eignet sich am besten zum Gleiten, und er hat den großen Vorteil des niedrigsten Ver-

brauchs im mot-Mittel. Beim anstehenden Facelift weicht der 2,3 Liter einer leistungsgleichen Zweiliter-Variante; zusätzlich debütiert der 3,2 Liter-V6 (218 PS). Ende 2000 folgt dessen aufgeladene Version mit reichlich 300 PS.

In unserem Test jedoch ist der Audi das schnellste Auto, und das heißt: volle Konzentration. Der Quattro, auf 17 Zoll-Rädern stehend, ist ein Präzisionswerkzeug und will als solches gehandhabt



MERCEDES SLK

Der Kell: Ruhige Optik, c_w 0,33; Innen setzen Chromrahmchen und Blenden in Carbon-Optik Akzente. Das Einfach-Windschott ist unpraktisch aufzuspannen, funktioniert aber tadellos



Der Folkloristische:
Die Z3-Optik folgt klassischen Mustern. Im Bild die Sportsitze und die erweiterte Lederausstattung (1450 Mark mit Beheizung und höhenverstellbarem Beifahrersitz). Das Windschott arbeitet gut, das Notrad lässt sich aus dem Fach unterm Kofferraum absenken



werden; ein Skalpell ist auch kein Spielzeug.

Der Geradeauslauf des kopf-
lastigen TT ist ruhig, die Lenkung
frei von Motorzerren; sie hat hohe
Rückstellkräfte, arbeitet aber sau-
ber und schnell. Faszinierend der
unerbittliche Grip, wenn die hy-
draulische Haldex-Kupplung die
Antriebskraft blitzschnell von vorn
nach hinten leitet.

Das Limit liegt zu hoch für öf-
fentliche Straßen, doch unsere



KOSTEN

AUDI

Der starke TT mit dem Allradantrieb – eine Rarität im Roadster-Segment – übertrifft seine Rivalen im Grundpreis deutlich. Trotz der etwas besseren Ausstattung ist auch er ein effizient kalkuliertes Nischenauto – die Extra-Liste ist eher kurz, Optionen wie Navigationssystem, Telefon oder Automatik folgen in Bälde. Im Unterhalt liegt der Audi am höchsten.

BMW

Im Grundpreis bleibt der Z3 um knapp 1000 Mark unter dem SLK; bei sonst vergleichbarer Ausstattung hat er ihm die Ledersitze voraus. Merkwürdig nur, dass BMW die wichtigen Überrollbügel als Extras betrachtet. In puncto Wirtschaftlichkeit kommt der Offene preiswerter als das Coupé. Gleiches gilt für den TT.

MERCEDES

Die Unterhaltskosten des SLK sind fair – die laufenden Kosten, der Wertverlust und, dank gesunkener Kasko-Einstufung, auch die Versicherung. Außergewöhnlich ist die 30-Jahre-Garantie gegen Durchrostern. Noch eine Überraschung: Im mot-Preis ist der Mercedes der Günstigste der drei Roadster – allerdings auch deshalb, weil Extras wie ein Bordcomputer oder Xenon-Licht nicht zu haben sind.

Fußnoten für Preise und Ausstattung:

● = Serie – ○ = Ab Werk nicht lieferbar – * mot empfiehlt die mit ► gekennzeichneten Extras –
¹ In Vorbereitung – ² Im Bordcomputer – ³ Ab Jahresende – ⁴ Handy mit Kartenvertrag – ⁵ Mit Freisprechanlage – ⁶ Auch Beifahrersitz – ⁷ Elektrisch – ⁸ Zubehör – ⁹ Navigationsradio Zubehör, ca. 3300 Mark – ¹⁰ CD-Radio – ¹¹ Teil-elektrisch – ¹² Nur mit „Design“-Leder, Preis 6148 Mark – ¹³ Bei Automatik Serie – ¹⁴ Bei Entfall 1300 Mark Preisnachlass – ¹⁵ Für Version mit Überrollbügeln, sonst 387 Mark – ¹⁶ Inklusive Scheinwerfer-Reinigungsanlage.

Fußnoten für Kosten und Versicherungsklassen:

¹ Durchschnittswerte BRD – ² Bei 50% SF-Rabatt – ³ Einmalig 250 DM Steuerbefreiung wegen Euro 3-Zertifizierung – ⁴ 600 Mark Steuerbefreiung wegen Euro 4-Zertifizierung – ⁵ Bei 15 000 km Jahresfahrleistung – ⁶ Jahresdurchschnitt mit dreijähriger Haltdauer – ⁷ Ohne/mit Wertverlust – ⁸ Errechnet nach dem EU-Verbrauch – ⁹ Umfasst Ölkosten und Arbeitswerte, aber kein weiteres Material – ¹⁰ Praxiswerte, im Übrigen Service-Intervallanzeige – ¹¹ Auf das Fahrzeug/gegen Durchrostern/auf den Lack. Stand: August 1999, Preise und Kosten in Mark.

Modell	Audi TT Roadster 1.8 Quattro	BMW Z3 Roadster 2.8	Mercedes SLK 230 Kompressor
PREISE UND AUSSTATTUNG			
Grundpreis	69 628	63 800	64 728
mot Preis *	77 228	73 494	72 918
Airbag Fahrer / Beifahrer / Sidebags	● / ● / ●	● / ● / ●	● / ● / ●
► Anti-Schlupfregelung / ESP	○¹	● / 1500	● / ○
► Außenspiegel, elektrisch verstell- / beheizbar	● / ●	● / 240	● / ●
► Außentemperaturanzeige	●	360²	●
Automatikgetriebe, vier- / fünfstufig	○ / ○¹	3050 / ○	○ / 3468
Autotelefon / -vorbereitung	○³ / ○³	○ / 480	1044⁴ / 812⁵
► Bordcomputer	510	360	○
► Diebstahl-Warnanlage	470	990	580
Fahrersitz höhenverstellbar	●⁶	●⁷	●⁶
Fensterheber elektrisch	●	●	●
Gepäckraumbrücke	○	424⁸	○
Hardtop	○¹	3950	○
► Klimaanlage / -automatik	○ / 2540	2200 / ○	2668 / ○
► Lederlenkrad / -ausstattung	● / ●	● / ●	● / 1972
Leichtmetall-Sommerräder 16/17 Zoll	○ / ●	● / 1100	● / 2900
► Lenkrad höhen- / weitenverstellbar	● / ●	○ / ○	○ / 290
Lordosenstützen einstellbar	○	○	○
► Metallic-Lack	960	850	1102
Navigationssystem	○³	○	○⁹
Nebelscheinwerfer	●	●	●
► RDS-Radio / CD-Wechsler	950 / 710	980 / 860	928 / 1137¹⁰
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	480	450	464
► Sitzheizung	●	610	650
Sitzverstellung elektrisch vorn	○	●¹¹	○
Sportfahrwerk	●	400	○
► Sportsitze	●	600	○¹²
Tempomat	580	590	○¹³
► Überrollbügel	●	780	●
Verdeckbetätigung elektrohydraulisch	●	●¹⁴	●
► Windschott	850	194¹⁵	●
► Xenon-Licht	1320¹⁶	○	○
► Zentralverriegelung / m. Fernbedienung	● / ●	● / 390	● / ●

KOSTEN UND VERSICHERUNGSKLASSEN

Haftpflicht / Kosten pro Jahr¹,²	DM / TK	632 / 14	632 / 14	566 / 13
Teilkasko / Kosten pro Jahr¹,²	DM / TK	357 / 32	633 / 36	803 / 38
Vollkasko / Kosten pro Jahr¹,²	DM / TK	1873 / 24	1570 / 21	1570 / 21
Steuer pro Jahr		180³	280⁴	230³
Wertverlust pro Jahr⁵,⁶		8355	7869	6904
Summe Fixkosten pro Jahr⁷		2685 / 11 040	2482 / 10 351	2366 / 9270
Kraftstoffkosten pro Jahr⁵,⁸		2425	2341	2316
Kleine Inspektion⁹	DM / km	228 / 15 000	210 / 27 000¹⁰	213 / 15 000¹⁰
Große Inspektion⁹	DM / km	270 / 30 000	470 / 27 000¹⁰	449 / 30 000¹⁰
Summe Betriebskosten pro Jahr⁵		3796	3653	3381
Gesamtkosten pro Jahr⁵,⁷		6481 / 14 836	6135 / 14 004	5747 / 12 651
Gesamtkosten pro km⁵,⁷	Pf	43,2 / 98,9	40,9 / 93,4	38,3 / 84,3
Ersatzteilaufwand:				
1 Satz Reifen	DM / km	1912 / 30 000	1940 / 30 000	1362 / 30 000
Bremsbeläge vorn	DM / km	191 / 45 000	161 / 45 000	105 / 45 000
Endschalldämpfer	DM / km	464 / 45 000	526 / 45 000	289 / 45 000
Garantie-Umfänge¹¹	Jahre	1 / 12 / 3	1 / 6 / 1	1 / 30 / 1

Versuche auf dem Bosch-Testgelände bei Würzburg deckten die Problematik auf; Beim Lastwechsel kann aus Haftung blitzartig Abriss werden, und dann ist der Dreher kaum noch zu vermeiden; beherztes Gasgeben versackt in der Turbo-Gedenksekunde. Als Fahrhilfe wirkt lediglich eine elektronische Differentialsperre vom Anfahren bis Tempo 80; das ESP ist noch in Vorbereitung.

Der BMW arbeitet mit einem im Layout einfachen, aber sehr durchdachten Heckantrieb samt Sperrdifferential. Er blieb auf trockener Bahn gutmütig, mit weichen Übergängen ins Übersteuern – von Könnern mit dem Gas lenkbar. Anders als der TT-Pilot sitzt der Z3-Lenker kurz vor der Hinterachse, kann so ihre Reflexe erfühlen; und die feinnervige, kaum gedämpfte Lenkung schafft intimen Kontakt zur Fahrbahn.

Die aufpreispflichtigen 17 Zoll-Räder des Testwagens trugen



TECHNISCHE DATEN

WERKSANGABEN			
Modell	Audi TT Roadster 1.8 Quattro	BMW Z3 Roadster 2.8	Mercedes SLK 230 Kompressor
Motor			
Zylinderzahl / Anordnung	4 / Reihe	6 / Reihe	4 / Reihe
Einbaulage	vorn quer	vorn längs	vorn längs
Leistung	165 (225) / 5900	142 (193) / 5500	142 (193) / 5300
Max. Drehmoment	280 / 2200	280 / 3500	280 / 2500
Bohrung / Hub	81,0 / 86,4	84,0 / 84,0	90,9 / 88,4
Hubraum	1781	2793	2295
Verdichtung / Kraftstoff	9,0 / Super Plus	10,2 / Super	8,8 / Super
Spezifische Leistung	126,3	69,1	84,1
Leistungsgewicht	6,6	6,6	6,5
Ventile pro Zylinder	5	4	4
Nockenwellen / -antrieb	2 / Zahnriemen und Ketten	2 / Ketten	2 / Ketten
Einspritzanlage / Zündung	Bosch-Motronic ME 7.5	Siemens-Motronic MS 42.0	Bosch-Motronic ME 2.1
Aufladung / max. Ladedruck	Turbo KKK 04 / 0,9	– / –	Kompressor Eaton M 62 / 0,69
Ölinhalt / Kühlsysteminhalt	4,5 / 7,0	6,5 / 10,5	5,6 / 8,3
Batterie / Generator	Ah / W	60 / 1242	70 / 1120
46 / 1305			
Kraftübertragung/Fahrwerk			
Antrieb	auf alle vier Räder	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe	Schalt / Sechsgang	Schalt / Fünfgang (Autom. Option)	Schalt / Fünfgang (Autom. Option)
Gangstufen	3,42 / 2,11 / 1,43 / 1,09 / 1,10 / 0,91	4,21 / 2,49 / 1,66 / 1,24 / 1,00	3,86 / 2,18 / 1,38 / 1,00 / 0,80
Achsübersetzung	4,20 / 3,32	3,15	3,46
Radführung	vorn hinten	McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Hilfsrahmen Längs- und Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Hilfsrahmen	McPherson-Federbeine, Querlenker Schräglänker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer
Stabilisator	vorn / hinten	vorn / hinten	vorn / hinten
Lenkung	Zahnstange-Servo	Zahnstange-Servo	Kugelumlauf-Servo
Lenkübersetzung	16,8	15,4	15,3
Bremsen	vorn / Ø mm hinten / Ø mm	belüftete Scheiben / 312 belüftete Scheiben / 239	belüftete Scheiben / 288 Scheiben / 278
ABS	Vierkanal (Teves), EBV	Vierkanal (Teves), DBC Option	Dreikanal (Lucas), BAS
Traktionskontrolle	EDS	ASC + T, DSC Option	ASR
Radgröße	7,5 J x 17	7 J x 16	7 J x 16 vorn, 8 J x 16 hinten
Bereifung	225 / 45 R 17 Y	225 / 50 R 16 Z	205 / 55 R 16 V, 225 / 50 R 16 V h.
Karosserie			
Typ	Roadster	Roadster	Roadster mit Vario-Dach
Sitzplätze	2	2	2
Türen	2	2	2
Gepäckraum	L / VDA	180	145 - 348
Länge / Breite / Höhe	mm	4041 / 1764 / 1310	3995 / 1715 / 1289
Radstand	mm	2429	2400
Spurweite vorn / hinten	mm	1528 / 1505	1488 / 1485
Wendekreis	m	10,5	10,6
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1775	1585
Leergewicht	kg	1460	1250
Zuladung	kg	315	335
Anhängelast gebremst / ungebr.	kg	– / –	– / –
Stützlast / Dachlast	kg	75 / 35	– / 50
Tankinhalt	Liter	62	53
Fahrleistung und Verbrauch			
Höchstgeschwindigkeit	km/h	237	225
EU-Zyklus			231
innerorts / außerorts	L / 100 km	12,6 / 7,6	12,9 / 7,4
Euromix	L / 100 km	9,4	9,4
Tankreichweite ¹	km	ca. 660	ca. 540
			ca. 570

¹ Testwagen-Bereifung – ² Mit Pannens-Kompressor, mit Faltrad 21 L weniger – ³ Unter Berücksichtigung des EU-Verbrauchs – ⁴ Für VI. Gang: 19,3 s, 71,74 d8(A) – ⁵ Nicht messbar

mot TIPP

Manuelles Verdeck nehmen!

Bestellen Sie beim Z3 2.8 das elektrohydraulische Verdeck ab! Sie sparen 1300 Mark und haben an der schnellen Bedienung von Hand mehr Spaß.

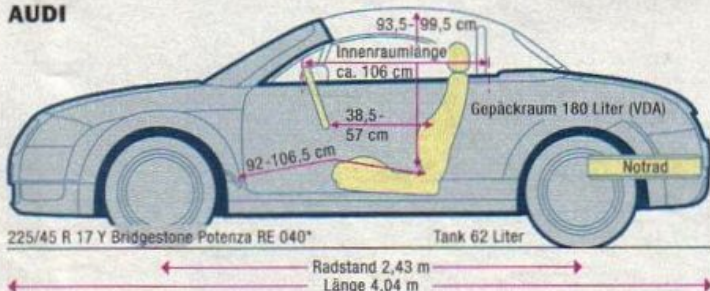
zwar viel Unruhe in die sensible Vorderradaufhängung, verliehen aber der Hinterachse jede Menge Haftung. Das optionale DSC, inklusive Bremsassistent seit dem Facelift neu, ist dennoch zu empfehlen – es machte einen dezenten Job. Die Bremsen des BMW bürgten für die kürzesten Wege – wobei alle drei Autos auf dem griffigen Belag unserer Standard-Teststrecke in Hockenheim noch schneller gestanden hätten.

Der Mercedes, auf Sechszehnzöllern angetreten, ist fast so neutral ausbalanciert wie der BMW, aber als konsequent sicherer Untersteurer nur mit aller Gewalt quer zu fahren. Seine etwas nervöse Kugelumlauf lenkung verlangt Gewöhnung, und das Bremspedal wirkt undefiniert weich; ein ASR kontrolliert die Rauml enker-Hinterachse. Im Slalom verhielt sich der SLK eher träge, wegen der langen Federwege und der weich gela-



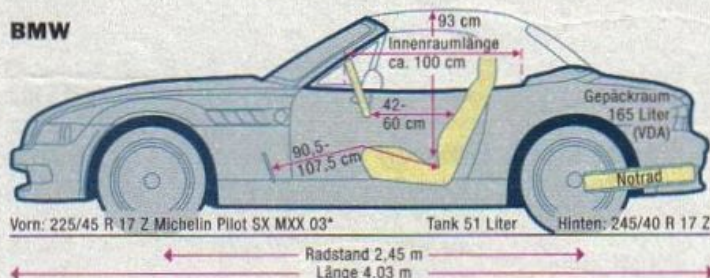
Schotten dicht: Der TT schließt sein Verdeck in 13 Sekunden, beim Z3 geht's manuell in weniger als 10 s. Der SLK faltet sein Dach in 25 s aus dem Kofferraum

AUDI



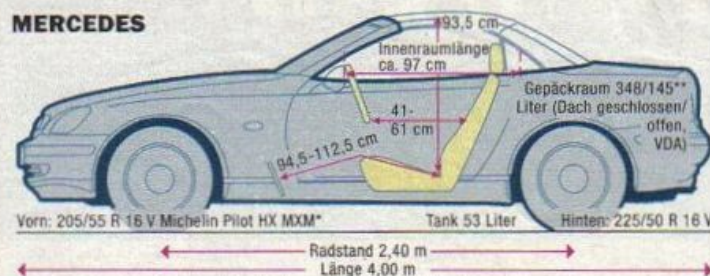
Beim TT ist der Motor quer montiert; seine Kontur sprengt das konventionelle Roadster-Ideal. Der runde Audi ist hoch und breit geschnitten, mit breiterer Spur. Typisch Turbo: Die große Diskrepanz zwischen dem mot-Mittel und dem Zykluswert im Verbrauch; als einziger Kandidat benötigt der TT Super Plus. Ein Vorteil ist sein 62-Liter-Tank.

BMW



Nominell 32 PS schwächer, hält der vergleichsweise leichte Z3 in den Fahrleistungen mit dem schweren TT mit. An der niedrigeren Spitze trägt der c_w -Wert von 0,42 mit Schuld. Wie gut der frei saugende, D4-taugliche Sechszylinder dank Doppel-Vanos arbeitet, beweist der Verlauf der Drehmomentkurve. Vom Feinsten auch die Z3-Bremswege.

MERCEDES

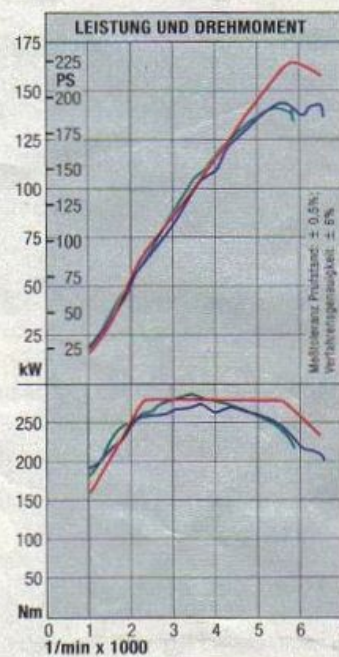


Der SLK ist das kleinste Auto und dazu bei flotter Fahrt am sparsamsten. Indes kostet die lange Übersetzung des Kompressor-Motors einige Sekunden im Durchzug. Die Geräuschwerte verdeutlichen die Vorteile des Blechdachs, auf dem der Mercedes Gepäck tragen kann. Anders als der BMW darf er jedoch keinen Anhänger ziehen.

mot

MESSWERTE

	Audi TT Roadster	BMW Z3 Roadster	Mercedes SLK
Fahrleistungen			
0 bis 60 km/h	s	3,0	3,2
0 bis 100 km/h	s	7,1	7,9
0 bis 160 km/h	s	17,5	19,0
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	s	9,5	12,3
80 bis 140 km/h (V. Gang)	s	14,1 ²	18,7
Gangreichweiten (I./II.)	km/h	48/82	52/88
(III./IV.)	km/h	126/158	140/- ³
Gewichte			
Testwagen	kg	- ³	- ³
Tatsächliche Zuladung	kg	- ³	- ³
Tachoaabweichung			
30/50 km/h	eff.km/h	29/49	29/49
100/130 km/h	eff.km/h	98/128	98/128
Innengeräusche			
50/100 km/h (IV. Gang)	dB(A)	61/70	57/71
130/160 km/h (V. Gang)	dB(A)	73/77 ²	76/78
			69/75



Audi TT Roadster 1.8 T Quat.

Werksangaben
Leistung: 165 kW (224 PS) bei 5900/min
Max. Drehmoment: 280 Nm bei 2200/min

BMW Z3 Roadster 2.8

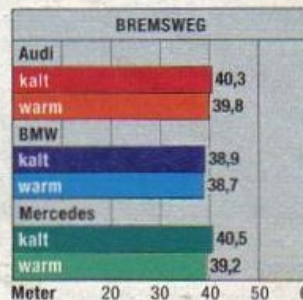
Bei km-Stand 7393
Leistung: 144 kW (196 PS) bei 5500/min
Max. Drehmoment: 275 Nm bei 3600/min

Mercedes SLK 230 Kompr.

Bei km-Stand 28788
Leistung: 140 kW (190 PS) bei 5300/min
Max. Drehmoment: 288 Nm bei 3400/min



mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise.
mot-Zyklus: Ökologische Fahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt.



Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h.

Messbedingungen: Temperatur 26 °C, Luftdruck 978 mbar, Beladung 188 kg



A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang. Bei Automatik: mit Kickdown.
B. Aus 80 km/h: Überholweg aus fünftem Gang. Bei Automatik: Messung nicht möglich

Audi TT: Enge Spaltmaße, ähnliche Leuchtengrafik vorn und hinten



BMW Z3: Kurvige Bordkante, Nostalgie-Styling, frisch retuschiert



Mercedes SLK: Unspektakuläres, aber in sich schlüssiges Design



gerten Aggregate ausgeprägt rollend. Erstaunlich hoch aber seine mögliche Querbeschleunigung.

Der SLK bot den besten Langsamfahrkomfort, federte aber dennoch nicht harmonisch. Der Z3 erwies sich als kerniger und konzentrierter, der TT als knochentrocken, in der Stadt fast hart – dabei haben seine Erbauer, just wie die Münchner Kollegen, gegenüber dem Coupé die Dämpferrate zurückgenommen. Mit dem Tempo wuchs der Komfort des Audi.

Den souveränsten Eindruck in puncto Karosseriesteifigkeit hinterließ der TT mit seiner aufwendig verstärkten Zelle (siehe auch mot 16/99); laut Werk soll sie noch mehr Schutz bieten als jene des Coupés. Doch auch der SLK und vor allem der Z3, beide rund vier Zentner leichter, gaben sich keine auffälligen Blößen.

Mit 69628 Mark ist der TT Quattro Roadster um gut 5000 Mark teurer als seine beiden Rivalen; seinen Coupé-Bruder überbietet er um 4000 Mark – BMW fährt da eine andere Strategie. Audi

kalkuliert für 2000 mit insgesamt 25000 Autos aus dem Werk Győr in Ungarn – ein Ziel noch unter dem 98er Volumen von Mercedes (20000 Stück allein in Deutschland).

Der BMW gewinnt den Test dank seiner geradlinigen, ausgereiften Technik. Und mit seinem kantigen Charakter vermittelt er die ursprüngliche Faszination des Roadsterfahrens am wenigsten gefiltert. Umgekehrt zu ihm versucht der Komfort orientierte SLK Widersprüche zuzudecken; er macht alles richtig, aber er provoziert nicht, und das ist schade. Wir warten auf das Facelift.

Der Designer-Roadster TT aber ist das Gegenteil eines Boulevard-Gleiters – er ist ein No-Nonsense-Sportwagen reinen Wassers. Seine Auslieferung, zunächst für Früh-sommer geplant, beginnt am 10. September; anders als beim Coupé sollen gleich alle Versionen parat stehen. Für die Fans wird sich das Warten lohnen: Der Wind des Roadsterfahrens wischt Frust rasch beiseite. □

AUDI

Vor einem Jahr hatte der TT den Coupé-Vergleichstest noch dominiert – als Roadster wird er nur Zweiter. Die Vorteile im Karosseriekonzept reichen nicht; die Kosten und die heiklen Fahreigenschaften verderben ihm nach der strengen mot-Logik den Sieg. Mit dem ESP aber dürfte die Lage wieder anders aussehen.

BMW

Das Facelift hat ihm gut getan: Der Z3, schon vier Jahre alt, gewinnt die Wertung knapp vor dem Audi. Den Ausschlag geben seine hervorragenden Fahreigenschaften.

MERCEDES

Der SLK ist auch ein Coupé, das floss in die Bewertung der Karosserie mit ein. Im Dynamik-Kapitel bleibt der Mercedes blass – der Erfolg bei den Kosten reicht ihm nicht mehr, um über Platz drei hinauszukommen.

mot

Urteil

Bewertungskriterien	Max. Punktzahl	Audi TT Roadster 1.8 Quattro	BMW Z3 Roadster 2.8	Mercedes SLK 230 Kompressor
ALLTAG/NUTZEN				
Zustieg vorn	10	4	4	4
Zustieg hinten	10	–	–	–
Platz vorn	20	12	10	11
Platz hinten	10	–	–	–
Raumausnutzung	10	1	1	2
Sitze vorn	15	14	13	11
Sitze hinten	10	–	–	–
Gepäckraumgröße	10	0	0	2
Variabilität/Beladbarkeit	10	1	1	1
Zuladung	10	3	2	3
Übersicht	10	1	3	5
Ausstattung	20	16	15	14
Bedienung/Ergonomie	20	17	16	15
Heizung/Lüftung	15	14	13	13
Qualitätseindruck	20	18	16	14
Summe Nutzen	200	101	94	95
FAHREN/SICHERHEIT				
Motorcharakteristik	20	17	17	17
Motorlaufruhe	5	4	4	3
Gangwechsel	10	9	8	5
Getriebestufung	5	5	5	4
Traktion	5	5	4	4
Überholweg	10	7	7	6
Spitze	5	5	5	5
Bremsen kalt	20	15	17	15
Bremsen warm	10	10	10	10
Lenkung	10	9	9	7
Geradauslauf	5	5	3	4
Kurvenverhalten	20	14	17	15
Ausweichen unbeladen	15	10	15	12
Ausweichen beladen	10	7	10	8
Innengeräusche	10	5	3	7
Federung/Dämpfung	20	13	14	13
Licht	10	9	8	8
Airbag	5	5	4	4
Gurtsystem	5	3	3	3
Summe Fahren	200	157	163	150
KOSTEN/UMWELT				
Kaufpreis	20	3	4	4
Verbrauch	30	8	9	11
Kraftstoffkosten	10	3	3	4
Abgasreinigung	5	3	5	3
Steuer	5	4	4	4
Versicherung	10	5	6	6
Garantie	5	4	2	4
Wiederverkauf	10	9	9	10
Recycling	5	3	3	3
Summe Kosten	100	42	45	49
Urteil	500	300	302	294