



*Kopf-an-Kopf-Rennen: Alfa GTV, Audi TT und BMW Z3 konkurrieren im Coupé-Segment*

Der Ausstieg aus dem Audi TT gestaltet sich bisweilen schwierig. Nicht wegen der sportwagentypisch tiefen Sitzposition. Sondern weil viele Neugierige ihren Kopf tief in den Innenraum stecken, sobald das Coupé ste-

hen bleibt. „Ich wollte nur einmal sehen, ob Sie einen Schuhlöffel brauchen“, erklärt ein Schwabe im Sonntagsstaat, der vor Begeisterung vergißt zurückzutreten, als die Fahrerin das Auto verlassen will.

Die Neugierde ist berechtigt. Schließlich verbirgt sich unter der schönen Hülle ein Cockpit, das wenig gemein hat mit der herkömmlichen Machart der Konkurrenz. Matt schimmerndes Aluminium im aufwendig verar-

beiteten Bereich von Lenkrad, Radio und Lüftungseinheiten sowie eine Pedalerie aus gelochten Edelstahlplatten sorgen in der deutschen Neuentwicklung für eine Atmosphäre wie im italienischen Nobelrestaurant. ▷

Ein Ambiente, das man eher im Alfa erwartet hätte. Doch hier spiegelt der Innenraum die aufregende äußere Form nicht im gleichen Maße wider, obwohl die Materialien nach einem Facelift im Sommer hochwertiger wirken, und die auch hier metallisch schimmernde Blende im Mittelbau mitsamt Heizungsreglern aus

dem 156 für wesentlich mehr Stil als bislang sorgt.

Das BMW Z3 Coupé verströmt ebenfalls eher das Flair einer gutbürgerlichen Traditionsstube, verfügt es doch über eine Interieurgestaltung nach Art des Hauses – übersichtlich, solide, allerdings für einen emotionsgeladenen Sportwagen eine Spur zu routiniert.

Die Gemüter erregt er trotzdem – mit einem Heckabschluß, der im Gegensatz zum bildschönen Audi-Rücken aber oft mehr Spott als Bewunderung über sich ergehen lassen muß.

Technisch bringt der BMW-Zweisitzer allerdings die besten Voraussetzungen mit, um im Konzert der angetretenen Coupés die erste Geige zu spielen. Sechs in Reihe angeordnete Zylinder, 2,8 Liter Hubraum, 193 PS Leistung und eine Kraftübertragung auf die Hinterräder zählen zu jenen Stammdaten, die bereits auf dem Papier die wichtigste Eigenschaft eines Sportwagens versprechen: ein hohes Maß an Fahrspaß.

Daß der Motor, der in allen BMW-Baureihen bis auf Compact und Achter zum Einsatz kommt, zu den Schokoladenseiten des Zweisitzers zählt, dürfte kaum überraschen.

Dabei setzt der Z3 sein Leistungspotential keinesfalls so brachial in Vortrieb um, daß sich der Fahrer in die Sitze gepreßt fühlt. Den 2,8-Liter kennzeichnet vielmehr souveräne Kraftentfaltung aus jedem Drehzahlbereich heraus.

Gute Beschleunigungs- und hervorragende Elastizitätswerte belegen, daß der Motor im 1333 Kilogramm schweren BMW soviel Temperament entwickelt, daß niemand die 321 PS starke M-Version vermißt. Die Souveränität muß zudem nicht mit zu hohem Verbrauch bezahlt werden: Das Z3 Coupé benötigt im Schnitt 11,3 Liter/100 km.

Im Sinne der Sportlichkeit hat BMW allerdings eine derart kurze Übersetzung gewählt, daß mancher beim Beschleunigen unsanft an die Schaltgrenze erinnert wird. Speziell auf der Autobahn wünscht man sich auch zugunsten eines niedrigeren Drehzahlbereichs zusätzlich einen sechsten Gang.

Der Alfa bringt ihn serienmäßig mit und könnte so mit einer etwas besseren Übersetzungsanpassung punkten. Die hakelige Schaltung wirft ihn hier aber wieder zurück. Auch aus der Mehrleistung von 27 PS,

Besonders von hinten erregt das aufregend gestylte Audi Coupé viel Aufsehen

entwickelt aus einem Dreiliter-V6, kann der rund 100 Kilogramm schwerere GTV im Vergleich zum BMW kaum Vorteile schöpfen. Den Sprint von null auf 100 km/h und die Zwischenbeschleunigung im fünften Gang absolviert er unwesentlich schneller, benötigt dafür aber rund eineinhalb Liter mehr Benzin.

Diese flüssige Dreingabe reicht aber nicht, um die Kehle des V6 gut zu ölen. Den richtigen Sechszylindertönen gibt hier das Z3 Coupé an. In dieser Disziplin kann der Audi-Vierzylinder schon bauartbedingt nicht mithalten.

Doch dem 180 PS-Turbo mit nur 1,8 Liter Hubraum fehlt es nicht nur an Stimme, sondern auch an Kraft. Im unteren Drehzahlbereich wirkt er wie zugeschnürt, und erst, wenn das Turboloch durchschritten ist, bläst der Motor volles Rohr



Auch im Kreise der neuen Konkurrenten wirkt das Styling des Alfa GTV, der mittlerweile knapp vier Jahre im Handel ist, nicht veraltet

Der italienische 2+2-Sitzer bietet im Fond etwas mehr Platz als der Audi. Eng ist es trotzdem



Die 17 Zoll-Alu-Felgen zählen hier zur Serienausstattung



Silbrig glänzende Mittelkonsole: Alfa



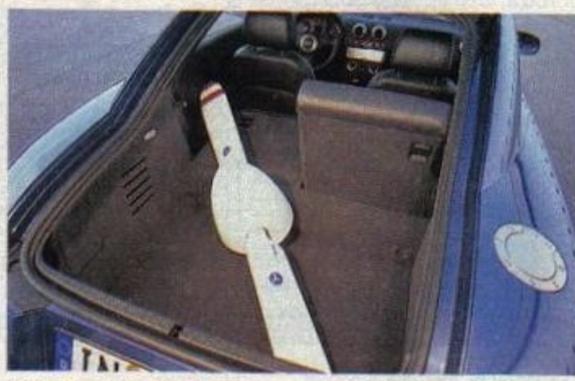
FOTOS: H. D. SEUFERT

Hier dürfen nur Kinder bis 1,50 Meter Größe Platz nehmen – und selbst die sitzen sehr beengt

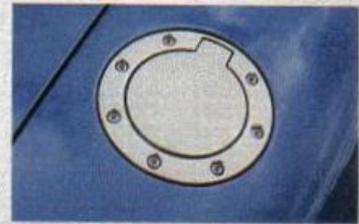
Viele schöne Styling-Elemente und eine gute Verarbeitung im Audi



Versteckt: Entriegelung für Tankdeckel und Kofferraum



Viel Platz im Kofferraum und ein serienmäßiger Umklappmechanismus kennzeichnen den TT



Nur von innen zu öffnen: der formschöne TT-Tankdeckel aus Aluminium



## Der Audi ist rund 12 000 Mark günstiger als BMW und Alfa

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo GTV V6 24 V L	Audi TT 1.8 T Coupé	BMW Z3 2.8 Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	cm <sup>3</sup>	2959	1781
Leistung	kW (PS) bei 1/min	162 (220) 6300	132 (180) 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min	270 bei 5000	235 bei 1950
Leergewicht/Zuladung	kg	1445/375	1320/255
Länge x Breite x Höhe	mm	4285 x 1780 x 1318	4041 x 1764 x 1346
Gepäckraum	L/VDA	155	270
Testwagenbereifung		Goodyear Eagle F1 225/45 ZR 17 <sup>1)</sup> 225/45 ZR 17	Michelin MXX3 225/45 ZR 17 <sup>2)</sup> 245/40 ZR 17
Kraftübertragung		Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 - 80 km/h		4,8	5,5
0 - 100 km/h		6,6	7,7
0 - 140 km/h		12,1	14,5
1 km mit steh. Start		27,0	28,7
Elastizität	s		
60 - 100 km/h (IV./V. G.)		7,3/9,4	6,9/9,3
80 - 120 km/h (V./VI. G.)		9,2/12,2	9,4/-
Höchstgeschw.	km/h	245	228
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt m (m/s <sup>2</sup> )		39,0 (9,9)	37,5 (10,3)
aus 100 km/h warm m (m/s <sup>2</sup> )		42,4 (9,1)	39,8 (9,7)
Testverbrauch	L/100 km		
min./max.		7,9/14,7	7,2/14,8
Normrunde		8,0	7,4
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin	16,8	10,9
über Land		8,7	6,3
gesamt		11,7	8,0
Innengeräusch	dB(A)		
bei 100 km/h		68	68
bei 140 km/h		72	73
Fahrversuche	km/h		
Slalom 18 m		64,1	64,8
ISO-Wedel		121,2	123,6
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit		68,2	69,9
Ausfahrtgeschwindigkeit		54,3	56,8
Kreisbahn 65 m	km/h	58,8	58,2
Seitenwindabweichung <sup>3)</sup>	m	0,8	1,0
Preise und Kosten			
Steuer	DM	360,-	180,-
Haftpflicht	DM	1860,-	1746,-
Teilkasko <sup>4)</sup>	DM	1265,-	714,-
Vollkasko <sup>4)</sup>	DM	3541,-	2698,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>7)</sup> bei 15 000 km/Jahr	DM	1395,-/676,-	986,-/517,-
Grundpreis	DM	64 750,-	52 800,-
Klimaanlage		○	2522,-
Lederausstattung		○	○
Sidebags		○	○

<sup>1)</sup> Serienbereifung 215/45 R 17, <sup>2)</sup> Serienbereifung 205/55 R 16, <sup>3)</sup> Serienbereifung 225/50 R 16,  
<sup>4)</sup> Fahrgeschwindigkeit 100 km/h, Windgeschwindigkeit 90 km/h, <sup>5)</sup> ohne SB, <sup>6)</sup> mit 300 DM SB, <sup>7)</sup> mit/ohne Wertverlust;  
 ○ = Serie, - = nicht lieferbar

**Der Audi läßt die Konkurrenz hinter sich: mit einem sehr attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis, gutem Komfort und hoher Qualität**



**Drei Kürzel, die Sportlichkeit symbolisieren**

zum Angriff auf die Konkurrenz – ohne freilich der Dynamik von Alfa und BMW ernsthaft Paroli bieten zu können.

Im Antriebskapitel läßt der Audi außerdem Federn, weil er im Durchschnitt 0,7 Liter mehr verbraucht als der BMW und eine knochige, schwergängige Schaltung hat.

Damit wären die gravierenden Schwächen des Audi jedoch bereits aufgezählt. Schon in Sachen Komfort setzt der TT den Maßstab – mit einer straffen, aber nicht unkommoden Fahrwerksabstimmung. Der Z3 bringt den schlechteren Langsamfahrkomfort mit, was auf das Konto der aufpreispflichtigen 17 Zoll-Räder geht, mit denen der Testwagen ausgestattet war, und er schüttelt die Passagiere bei groben Fahrbahnebenheiten bisweilen kurz, aber heftig durch.

Der Alfa verfügt zwar über die bessere Federung, aber auch über unbequemere Sitze, die – zu hoch und zu hart – nicht nur Passagieren mit Rückenproblemen ein Kreuz sein dürften.

In der Königsdisziplin der Sportwagen, den Fahreigenschaften, liegen die drei Konkurrenten trotz konzeptioneller Unterschiede so dicht beieinander wie die Formel 1-Rivalen Schumacher und Häkkinen zum Saisonende. Audi und Alfa zählen zweifellos zu den besten Fronttrieblern, die in schnell gefahrenen Kurven mit erstaunlich neutralem Eigenlenkverhalten fast so agil um die Ecke fahren wie der heckgetriebene BMW. ▷

## Knapper Vorsprung für den Audi TT

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Audi TT 1.8 T Coupé	BMW Z3 2.8 Coupé	Alfa Romeo GTV V6 24 V L
<b>Karosserie</b>			
Raumangebot (20)	17	14	18
Kofferraum/Zuladung (10)	10	7	5
Bedienung/Funktionalität (10)	8	9	7
Ausstattung (15)	11	14	12
Qualität (25)	23	23	19
<b>SUMME (80)</b>	<b>69</b>	<b>67</b>	<b>61</b>
<b>Fahrkomfort</b>			
Federung (25)	23	20	21
Sitze (30)	27	28	22
Klimatisierung (10)	9	9	7
Innengeräusch (15)	13	12	12
<b>SUMME (80)</b>	<b>72</b>	<b>69</b>	<b>62</b>
<b>Antrieb</b>			
Laufkultur (15)	11	14	13
Leistungscharakteristik (15)	10	15	14
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	10	14	13
Beschl./Höchstgeschw. (25)	20	23	25
Elastizität (20)	20	20	20
Testverbrauch (20)	16	18	14
Reichweite (10)	6	6	8
<b>SUMME (120)</b>	<b>93</b>	<b>110</b>	<b>107</b>
<b>Fahreigenschaften</b>			
Kurvenverhalten (30)	28	28	27
Beherrschbarkeit (30)	28	28	26
Lenkung (20)	19	19	16
Handlichkeit (20)	19	20	17
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	9	8	6
Geradeauslauf/Windempf. (10)	10	8	9
<b>SUMME (120)</b>	<b>113</b>	<b>111</b>	<b>101</b>
<b>Sicherheit</b>			
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	19	17	17
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	9	9	8
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	8	9	6
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	10	10	10
Gurtsystem (10)	10	10	10
Sicherheitsausstattung (30)	24	24	16
Sicht/Licht (10)	9	9	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>89</b>	<b>88</b>	<b>72</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>436</b>	<b>445</b>	<b>403</b>
<b>Umwelt</b>			
Normverbrauch/CO <sub>2</sub> -Emiss. (50)	45	41	35
Schadstoffeinstufung (15)	10	15	5
Außengeräusch (10)	8	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	4	4
Produktion (10)	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>62</b>
<b>Kosten</b>			
Preis (30)	30	23	22
Wiederverkauf (15)	15	14	12
Festkosten (20)	18	14	15
Wartung/Reparat./Garantie (15)	12	9	9
Kraftstoffkosten (20)	16	18	16
<b>SUMME (100)</b>	<b>91</b>	<b>78</b>	<b>74</b>
<b>Gesamtwertung (700)</b>	<b>604</b>	<b>601</b>	<b>539</b>



Langer Radstand, knappe Überhänge, außergewöhnliche Formen: BMW, Audi, Alfa

Der Audi, in der Quattro-Version wegen der Gefahr eines Heckschwenks im Grenzbereich kritisiert (siehe Doppeltest in 20/98), tritt hier gutmütig und jederzeit leicht beherrschbar auf. Nahezu spielerisch dirigieren läßt sich das Coupé auch durch die sehr exakte Lenkung, die nahezu frei von Antriebseinflüssen ist.

Beinahe etwas zu direkt hat BMW die Lenkung des Z3

Coupés ausgelegt. Es wirkt dadurch viel handlicher als der baugleiche Roadster. Die tiefergelegte Karosserie, stärkere Stabilisatoren sowie eine straffere Feder-Dämpfer-Einheit sind weitere Zugaben für dynamischere Fahreigenschaften als bei der offenen Version.

Wie ein Go-Kart lenkt das Coupé ein und erlaubt ungemein hohe Kurvengeschwindigkeit. Geht der Fahrer allzu



Auch wenn einmal ein Rad in der Luft hängt: Das BMW Z3 Coupé erweist sich als sehr gutmütig



übermütig mit dem Gasfuß um, greift die serienmäßige Antriebsschlupfregelung sehr weich ein und nimmt sanft Leistung weg, um die Stabilität wieder herzustellen. Das BMW-Fahrwerk hat nur eine schlechte Angewohnheit: Längsrollen nachzulaufen wie Bill Clinton den Frauen.

Dem ebenfalls kurvengierigen Alfa fehlen moderne Zugaben wie eine Antriebsschlupf-

regelung völlig, obwohl er sie bei Nässe sehr gut gebrauchen könnte. Dann hat er spürbare Probleme, die Kraft auf die Straße zu übertragen. Punkte kostet auch die Lenkung, weil sie um die Mittellage zu indirekt ist und stoßempfindlich reagiert.

Eine gute Bremsanlage sollte bei so leistungsstarken Autos Ehrensache sein, und in der Tat gibt sich hier keiner eine Blöße.

Nur der Alfa verliert unter hoher Belastung nennenswert an Standfestigkeit und zeigt nach der zehnten Vollbremsung aus 100 km/h Fading, ohne aber den grünen Bereich zu verlassen. Im Sicherheitskapitel verliert er jedoch zusätzlich, weil ihm neben der Antriebsschlupfregelung auch Sidebags fehlen.

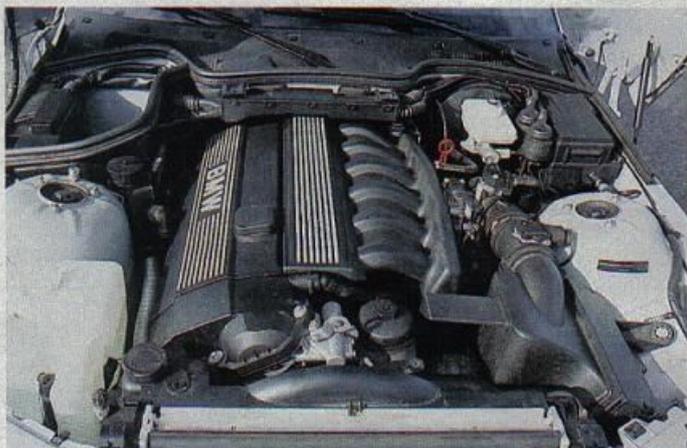
Der GTV verlangt einige Beschränkungen, auch im Hinblick auf das Gepäckabteil. Es

sind gerade mal 155 Liter, die sich auf einen zerklüfteten, schlecht zu beladenden Kofferraum verteilen. Immerhin kann der Fond des 2+2-Sitzers noch zur Ablage von Taschen genutzt werden. Denn wie im Audi ist Passagieren der Aufenthalt hier kaum zuzumuten.

Der TT faßt 270 Liter – genug für einen Kurzurlaub, zumal die Rücksitze umklappbar sind. Das geht beim zweitürigen BMW natürlich nicht, aber mit einem ausreichend großen und gut nutzbaren Kofferraum (210 Liter) steht er den 2+2-Sitzern in der Alltagstauglichkeit wenig nach.

Trotzdem unterliegt das Z3 Coupé dem Audi in diesem Vergleichstest. Die Antriebseinheit spricht zwar klar für den BMW, aber das allein genügt nicht. Der Audi ist ihm im Federungskomfort, Raumangebot und speziell im Anschaffungspreis deutlich überlegen: Schließlich kostet der TT 11 200 Mark weniger als der Z3.

Der Alfa, in der getesteten, gut ausgestatteten L-Ausführung auf dem hohen Preisniveau des BMW, bleibt mit eingeschränktem Komfort, mäßiger Qualität und hohem Verbrauch deutlich hinter der Konkurrenz zurück. Dem Audi fehlt nur eins, um sich guten Gewissens mit der Sportwagenkrone schmücken zu können: ein Sechszylinder. *Birgit Priemer*



**Herzstück des Z3 Coupé: der 193 PS starke Sechszylindermotor**



**Ebenfalls aufpreispflichtig beim Z3: die 17 Zoll-Leichtmetall-Räder**

**Leder kostet extra, ansonsten ist der Z3 komplett ausgestattet**

