



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

**D**er 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 Schuhöffel 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 Schokoladen-seiten 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 Sechszylinderton 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**





Viele schöne Styling-Elemente und eine gute Verarbeitung im Audi



FOTOS: H.D. SEUFERT

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



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	2793
Leistung	kW (PS) bei 1/min 162 (220) 6300	132 (180) 5500	142 (193) 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 270 bei 5000	235 bei 1950	280 bei 3500
Leergewicht/Zuladung	kg 1445/375	1320/255	1333/237
Länge × Breite × Höhe	mm 4285 × 1780 × 1318	4041 × 1764 × 1346	4025 × 1740 × 1306
Gepäckraum	L/VDA 155	270	210
Testwagenbereifung	Goodyear Eagle F1 vorn 225/45 ZR 17 <sup>1)</sup> hinten 225/45 ZR 17	Michelin MXX3 225/45 ZR 17 <sup>2)</sup> 225/45 ZR 17	Michelin MXX3 225/45 ZR 17 <sup>3)</sup> 245/40 ZR 17
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	4,8	5,5	4,7
0 – 100 km/h	6,6	7,7	6,8
0 – 140 km/h	12,1	14,5	12,9
1 km mit steh. Start	27,0	28,7	27,5
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	7,3/9,4	6,9/9,3	7,1/9,3
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	9,2/12,2	9,4/–	9,6/–
Höchstgeschw.	km/h 245	228	231
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt m (m/s <sup>2</sup> )	39,0 (9,9)	37,5 (10,3)	38,6 (10,0)
aus 100 km/h warm m (m/s <sup>2</sup> )	42,4 (9,1)	39,8 (9,7)	37,8 (10,2)
Testverbrauch	L/100 km		
min./max.	12,7 7,9/14,7	12,0 7,2/14,8	11,3 7,4/13,9
Normrunde	8,0	7,4	7,5
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin 16,8	Super Plus 10,9	Super Plus 12,9
über Land	8,7	6,3	7,4
gesamt	11,7	8,0	9,4
Innengeräusch	dB(A)		
bei 100 km/h	68	68	68
bei 140 km/h	72	73	74
Fahrversuche	km/h		
Slalom 18 m	64,1	64,8	63,9
ISO-Wedel	121,2	123,6	127,2
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	68,2	69,9	72,8
Ausfahrtgeschwindigkeit	54,3	56,8	56,9
Kreisbahn 65 m	km/h 58,8	58,2	58,1
Seitenwindabweichung <sup>4)</sup>	m 0,8	1,0	0,9
Preise und Kosten			
Steuer	DM 360,–	180,–	280,–
Haftpflicht	DM 1860,–	1746,–	1860,–
Teilkasko <sup>5)</sup>	DM 1265,–	714,–	1265,–
Vollkasko <sup>6)</sup>	DM 3541,–	2698,–	4444,–
Unterhaltskosten im Monat <sup>7)</sup> bei 15 000 km/Jahr	DM 1395,–/676,–	986,–/517,–	1302,–/644,–
Grundpreis	DM 64 750,–	52 800,–	64 000,–
Klimaanlage	○	2522,–	○
Lederausstattung	○	○	1450,–
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 aufreispflichtigen 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.

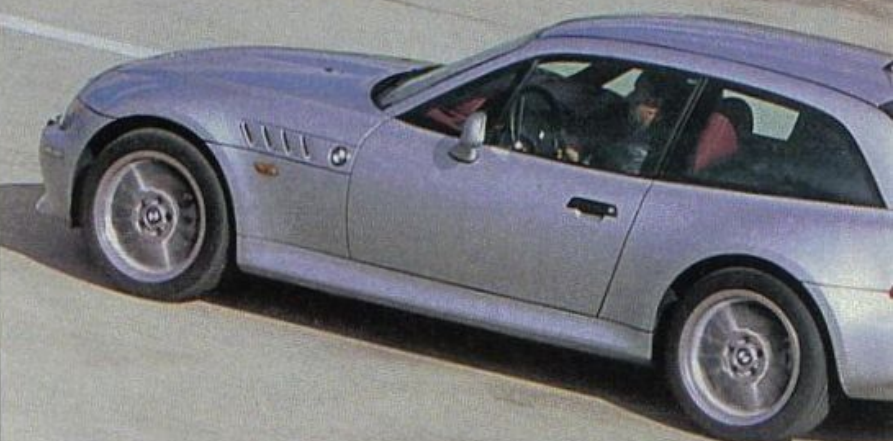
In der Königsdisziplin der Sportwagen, den Fahreigenschaften, liegen die drei Konkurrenten trotz konzeptioneller Unterschiede so dicht beieinander wie die Formel 1-Rivalen Schumacher und Häkkinen zum Saisonende. Audi und Alfa zählen zweifellos zu den besten Fronttrieblern, die in schnell gefahrenen Kurven 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>

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstestkandidaten und ihre Konkurrenten in der Klasse der Sportwagen im Bestellservice ab Seite 176



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

Der Audi, in der Quattro-Version wegen der Gefahr eines Heckschwenks im Grenzbe-  
reich kritisiert (siehe Doppel-  
test in 20/98), tritt hier gut-  
mütig und jederzeit leicht be-  
herrschbar auf. Nahezu spie-  
lerisch dirigieren läßt sich das  
Coupé auch durch die sehr ex-  
akte Lenkung, die nahezu frei  
von Antriebseinflüssen ist.

Beinahe etwas zu direkt  
hat BMW die Lenkung des Z3

Coupés ausgelegt. Es wirkt da-  
durch viel handlicher als der  
baugleiche Roadster. Die tiefer-  
gelegte Karosserie, stärkere Sta-  
bilisatoren sowie eine straffe-  
re Feder-Dämpfer-Einheit sind  
weitere Zugaben für dynami-  
schere Fahreigenschaften als  
bei der offenen Version.

Wie ein Go-Kart lenkt das  
Coupé ein und erlaubt unge-  
mein hohe Kurvengeschwin-  
digkeit. 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.

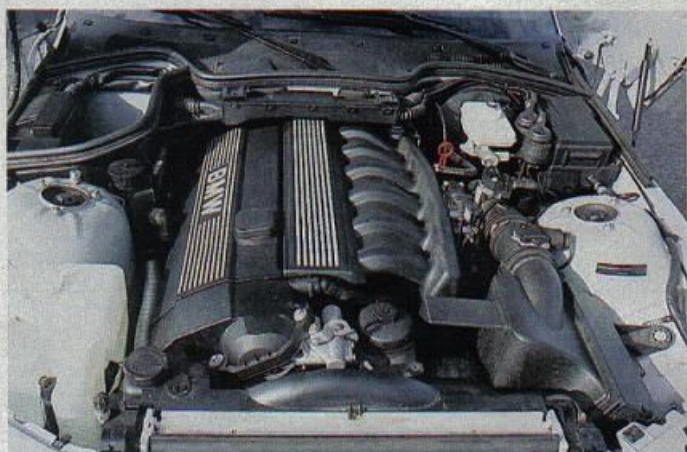
Der GTV verlangt einige Beschränkungen, auch im Hinblick auf das Gepäckabteil. Es

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 zweisitzigen 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**

