

Die Fun-Gemeinde

Die Reviere sind abgesteckt im Segment der sportlichen Roadster mittlerer Preisklasse. Jetzt geht es darum, die Marktanteile zu verteidigen.

VERGLEICHSTEST
Offene Zweisitzer

Dem Bestseller BMW Z3 stellen sich der gründlich modifizierte Mazda MX-5, der Fiat Barchetta in der neuen, hochwertig ausgestatteten Limited Edition-Variante, sowie der Alfa Spider, den ein neuer Basismotor attraktiver machen soll. ▷

Frischer Wind: der renovierte Mazda MX-5 1.9, der überarbeitete Alfa Spider 1.8, der BMW Z3 1.9 und der Fiat Barchetta

Der Spaß am Roadster beginnt auf kurvenreichen Landstraßen. Das Wedeln um enge Biegungen, das exakte Reagieren der zierlichen Autos, der Fahrtwind in den Haaren – das alles sorgt für die wahre Freude am Fahren, ganz unabhängig von Geschwindigkeit und Motoren mit eindrucksschenden PS-Zahlen.

Dabei zeigt sich, daß der Mazda MX-5 in seiner neuen Form dazugelernt hat. Jetzt liegt er nicht mehr wie ein Oldtimer, der in jeder Ecke mit dem Heck nach außen drängt, sondern beweist Sportwagenqualitäten. Fast neutral umrundet er Kurven, wobei er auf Wunsch zu Geschwindigkeiten fähig ist, von denen die Fahrer des Vorgängers nur träumen konnten.

MX-5-Puristen werden es vielleicht bedauern, daß unter der Verbesserung der Fahrsicherheit die Agilität des Handlings geringfügig gelitten hat, daß der Mazda nicht mehr ganz so spontan selbst auf kleinste Lenkausschläge reagiert. Aber die Vorteile überwiegen – zumal der MX-5, was die Handlichkeit angeht, noch immer keinen Konkurrenten zu fürchten hat.

Und schon gar nicht den BMW Z3. Der liegt zwar in Grenzbereichen, wo der Mazda nach wie vor zu freudigem Übersteuern neigt, noch eine Spur besser – vor allem, weil seine serienmäßige Antriebs-schlupfregelung die Kontrollierbarkeit erleichtert. Aber die spielerische Leichtigkeit des Handlings, die den MX-5 auszeichnet, erreicht er bei weitem nicht, wozu das für ein Auto dieses Formats zu groß geratene Lenkrad seinen Teil beiträgt.

Die Vergleichsfahrt zeigt auch, daß die angetriebene Hinterachse bei einem sportlichen Roadster nicht die allein-seligmachende Lösung darstellt. Denn für den eleganten Powerslide, den Anhänger der konventionellen Bauweise gern ins Feld führen, fehlt den braven Vierzylindern der getesteten Leistungsklasse ohnehin der nötige PS-Überschuß an den Antriebsrädern.

FOTOS: H.D. SEUFERT



Die 16 Zoll-Räder stehen dem **BMW Z3** gut. Einschließlich Reifen der Dimension 225/50 R 16 kosten sie 1050 Mark

Die beiden Fronttriebler, Alfa und Fiat, lassen jedenfalls keine konzeptbedingten Einbußen an Sportlichkeit erkennen. Bei beiden sind so gut wie keine zerrenden Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren. Sie bleiben auch bei schneller Kurvenfahrt unbeirrt neutral und zeigen nicht jenes Schieben über die Vorderräder, das als typisch für frontgetriebene Autos gilt. Lastwechselreaktionen treten in sehr harmloser Form auf.

Trotz seiner gegenüber dem Fiat aufwendigergestalteten Hinterradaufhängung kann der Alfa keinen nennenswerten Vorteil für sich verbuchen. Er bringt seine Leistung in engen Kurven etwas besser auf den Boden, aber das macht der Fiat in der Wertung durch größere Handlichkeit, die nicht zuletzt aus den geringeren Abmessungen resultiert, wieder wett.



Wer den Z3 per Knopfdruck öffnen möchte, muß 1450 Mark Aufpreis bezahlen



Für 780 Mark extra kann der Z3 mit zwei Überschallbügel ausgerüstet werden

Der Kofferraum des BMW ist nur für leichtes Reisegepäck geeignet

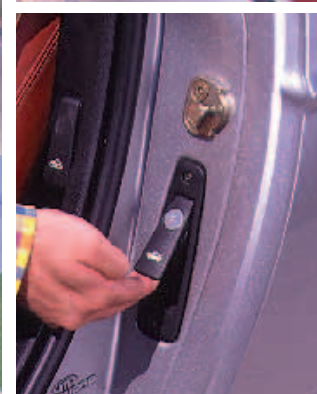


Bei der Bremsprüfung schneidet der **FIAT BARCHETTA** nicht so gut ab wie seine Konkurrenten

Das Öffnen und Schließen des Fiat-Verdecks dauert nur wenige Sekunden



Bei der Limited Edition des Fiat Barchetta sind Lenkrad, Schaltknopf und die sehr bequemen Sitze mit Leder bezogen



Ein Hebel im Türausschnitt öffnet den Deckel des Kofferraums

Ein glänzendes Bild hoher Sicherheit geben auch die Bremsen des Alfa ab. Er verfehlt die Maximalpunktzahl, die allein der BMW erreicht, lediglich um einen Punkt. Damit schneidet die 1,8 Liter-Version besser ab als der Zweiliter (Test Heft 14/98), der 100 Kilogramm mehr zuladen darf, wobei sich das Zusatzgewicht, fürs Bremsen ungünstig, auf der Hinterachse konzentriert.

Auch die Bremsen des Mazda verzögern hervorragend und lassen bei hoher Beanspruchung kaum nach. Beim Fiat ist die mögliche Kaltverzögerung etwas geringer, aber unter Fading leiden auch seine Bremsen nicht.

Generell werden also sehr sportliche Fahrwerkseigenschaften geboten, was allerdings teilweise auf Kosten des Federungskomforts geht. Der mag in dieser Autokategorie nicht die entscheidende Rolle spielen, aber warum sollte man den Zeiten nachweinen, als vornehmlich britische Roadster ihrem Fahrer weismachen wollten, daß wahre Sportlichkeit grundsätzlich mit heftigen Stößen in den verlängerten Rücken erkaufte werden muß? ▷

Wenn es gelingt, gute Fahr-eigenschaften mit einer harmo-nisch ansprechenden Federung zu verbinden, wie es das Bei-spiel BMW überzeugend zeigt, kann das Fahrvergnügen davon nur profitieren.

Der Fiat kommt mit seiner ebenfalls gut abgestimmten Fe-derung dem BMW noch am nächsten, und der Alfa läßt ge-genüber früheren Ausführungen eine spürbare Verbesserung erkennen. Nach wie vor störend sind allerdings die stuckernden Bewegungen seiner Karosserie auf Autobahnquerfugen.

Der Mazda bleibt einer ge-sunden Roadster-Härte ver-pflichtet. Seine Insassen wer-den über den Zustand der Straßenoberfläche genauestens



Funktionelle Bedie-nung kennzeichnet das MX-5-Interieur. Die Sitze bieten wenig Seitenhalt



Der Mazda-Koffer-raum ist der kleinste der vier Konkurrenten



Beim Mazda ist das Anbringen der lappigen Verdeckpersenning eine mühsame Fummelei

Bei der Elastizitätsmessung in den oberen Gängen erzielt der **MAZDA MX-5** die besten Werte



Nur das Verdeck des Mazda MX-5 bietet eine heizbare Heckscheibe aus Glas

Die Motoren von Fiat und Mazda liefern die besten Fahrleistungen

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Spider 1.8 T.S.	BMW Z3 1.9	Fiat Barchetta 1.8 16 V Ltd. Ed.	Mazda MX-5 1.9
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1747	1895	1747	1840
Leistung	kW (PS) bei 1/min 106 (144) 6500	103 (140) 6000	96 (131) 6300	103 (140) 6500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 169 bei 3500	180 bei 4300	164 bei 4300	162 bei 4500
Leergewicht/Zuladung	kg 1378/232	1282/153	1092/218	1057/208
Länge × Breite × Höhe	mm 4285 × 1780 × 1315	4025 × 1692 × 1288	3916 × 1640 × 1265	3975 × 1680 × 1225
Gepäckraum	L/VDA 147	165	165	144
Testwagenbereifung	Goodyear Eagle NCT3 205/50 R 16 Y	Michelin MX3 225/45 ZR 17	Pirelli P 4000 195/55 R 15 V	Michelin SX-GT 195/50 R 15 V
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s			
0 – 80 km/h	7,0	6,3	6,0	5,9
0 – 100 km/h	10,0	9,6	8,8	8,7
0 – 140 km/h	19,8	19,2	17,3	16,9
1 km mit steh. Start	31,6	31,1	30,3	29,9
Elastizität	s			
60 – 100 km/h (IV. G.)	12,2	11,5	10,3	9,6
80 – 120 km/h (V. G.)	17,0	16,0	15,4	14,6
Höchstgeschw.	km/h 205	205	200	205
Bremsweg (Verzögerung)	m (m/s ²)			
aus 100 km/h kalt	40,2 (9,6)	36,1 (10,7)	41,5 (9,3)	38,2 (10,1)
aus 100 km/h warm	40,2 (9,6)	37,0 (10,4)	40,2 (9,6)	42,6 (9,1)
Testverbrauch	L/100 km			
min/max	9,8	9,9	9,6	10,0
Normrunde	7,8/12,4 8,6	7,0/11,9 7,3	7,2/11,6 7,8	7,4/11,9 7,6
ECE-Verbrauch	L/100 km			
Stadt	Superbenzin 12,9	Superbenzin 11,4	Superbenzin 11,8	Superbenzin 11,2
über Land	6,5	6,0	6,6	7,0
gesamt	8,9	8,0	8,5	8,5
Innengeräusch	dB(A)			
bei 100 km/h	70	71	74	72
bei 140 km/h	75	79	81	80
Fahrversuche (leer)	km/h			
Slalom 18 m	59,9	62,9	62,9	62,5
ISO-Wedelttest	120,4	126,1	128,6	123,4
VDA-Ausweichgasse				
Einfahrgeschwindigkeit	63,1	68,4	69,1	69,5
Ausfahrgeschwindigkeit	51,5	53,9	55,8	50,5
Preise und Kosten				
Steuer	DM 180,-	228,-	216,-	228,-
Haftpflicht	DM 1547,-	865,-	1451,-	1357,-
Teilkasko ¹⁾	DM 1265,-	1149,-	1018,-	1018,-
Vollkasko ²⁾	DM 3541,-	2697,-	5036,-	3384,-
Unterhaltskosten im Monat ³⁾				
bei 15 000 km/Jahr	DM 994,-/523,-	984,-/483,-	870,-/476,-	958,-/484,-
bei 30 000 km/Jahr	DM 1350,-/797,-	1367,-/779,-	1192,-/729,-	1308,-/751,-
Grundpreis	DM 45 900,-	51 500,-	41 346,-	42 690,-
Klimaanlage	3025,-	2200,-	2058,-	-
Lederausstattung	-	2310,- ⁴⁾	○	-
el. Verdeckbetätigung	2900,-	1450,-	-	-

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 300 DM SB; ³⁾ mit/ohne Wertverlust; ⁴⁾ inkl. Sitzheizung; ○ = Serie, - = nicht lieferbar

informiert und müssen auf gro-ben Wellen abrupte Vertikal-bewegungen verkraften. Auch die Sitze, spärlich gepolstert und mit unzureichender Sei-tenführung, tragen zu dem unbefriedigenden Komfortein-druck bei. Außerdem empfin-den große Fahrer die Sitzposi-tion hinter dem Lenkrad als zu hoch.

Die besten Sitze bietet der Fiat, dicht gefolgt vom BMW, bei dem eine elektrische Längs- und Höhenverstellung des Fahr-sitzes zur Serienausstattung gehört. Eine perfekte Sitzposi-tion läßt sich damit mühelos erreichen, aber auch beim Fiat gibt es an der Ergonomie von Lenkrad- und Pedalanordnung nichts auszusetzen.

Der Alfa, ebenfalls mit gut geformten Sportsitzen ausgerüs-tet, zwingt große Fahrer zu ei-ner unbequemen Beinhaltung und erschwert die Einstellung durch eine zu grobrastige Leh-nenverstellung.

Trotz seiner besser gewor-denen Federung ist der Alfa Spider nicht frei von ständi-gen, knisternden Karosserie-geräuschen, die wie die am Testwagen aufgetretenen De-fekte (dauernd leuchtende Airbagkontrolle, gebrochener Schlauch der Klimaanlage) dar-auf hinweisen, daß Alfa Romeo auf dem Gebiet der Qualitäts-sicherung immer noch Nach-holbedarf hat.

Der Qualitätseindruck im Fiat ist, trotz sehr billig wirken-der Details wie dem Aufsteller der Verdeckklappe, eindeutig besser, aber an den BMW, der nach anfänglichen Fertigungs-problemen ein hohes Niveau erreicht hat, kommt er bei wei-tem nicht heran. Der Mazda schließlich unterstreicht mit steifer, klapperfreier Karosse und sauberer Detailverarbei-tung sein gutes Qualitätsimage.

Nur die extrem billig wirk-ende Kofferraumverkleidung und die Verdeckpersenning, die eigentlich nur als Jammerlap-pen bezeichnet werden kann, wollen dazu nicht recht passen. Beim BMW ist die Verdeckhül-le ein solides Stück, aber gera-de deshalb so steif und sperrig,



Dank glänzenden Aluminium-Applikationen wirkt das Cockpit des **ALFA SPIDER** weniger trist als bisher

Die Instrumente, alfa-typisch in tiefen Höhlen, wurden mit silbernen Ringen ansprechender gestaltet



Der Alfa Spider zeigt eine stark ausgeprägte Keilform



Der Vierzylinder mit Doppelzündung läuft auch im oberen Drehzahlbereich kultiviert



Das Spider-Verdeck verschwindet unter einer festen Klappe

einem im oberen Drehzahlbereich laut lärmenden Motor untermalt wird.

Ansonsten ist der Fiat-Vierzylinder ein angenehmer Partner, der sich durch freudiges Ansprechen aufs Gas und gute Durchzugskraft auszeichnet. An die Fahrleistungen des Fiat kommt nur noch der Mazda heran, dessen Triebwerk ebenfalls sehr kernig tönt und bei hohen Drehzahlen spürbare Vibrationen verursacht.

Alfa und BMW entwickeln weniger Temperament, aber das wird in der Praxis weit weniger spürbar, als es die Meßwerte vermuten lassen. Dafür laufen ihren Vierzylinder viel kultivierter. Sie werden beim Ausdrehen nicht lästig laut und zeigen kaum Vibrationen. Dem Genuß des offenen Fahrens ist der sportliche Sound des Alfa-Triebwerks allerdings sehr viel zuträglicher als das Arbeitsgeräusch der BMW-Maschine, das an einen überdimensionierten Staubsauger erinnert.

Leicht und exakt schaltbare Getriebe besitzen alle, aber nur in BMW und Alfa, wo die Gänge besonders knackig einrasten, wird der Gangwechsel zum echten Vergnügen. Insgesamt aber kann sich im Antriebskapitel keiner entscheidend von der Konkurrenz absetzen, denn auch die Differenzen im Verbrauch fallen alles andere als weltbewegend aus.

Der Fiat macht mit seinem günstigen Preis in der Kostenwertung noch einmal Punkte gut, die er aber durch seine ungünstige Einstufung in der Vollkaskoversicherung gleich wieder verspielt.

So landet der Barchetta, wenn auch nur knapp abgeschlagen, auf dem letzten Platz und erzielt damit eine schlechtere Platzierung als in früheren Vergleichstests mit ähnlicher Konkurrentenkonstellation. Die Modellpflege, die Mazda und Alfa ihren Produkten angedeihen ließen, hat sich damit bezahlt gemacht – auch wenn sie nicht reicht, um am BMW, dem Auto mit den insgesamt ausgewogensten Eigenschaften, vorbeizuziehen.

Götz Leyrer

Der BMW Z 3 liegt vor der Konkurrenz

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	BMW Z3 1.9	Mazda MX-5 1.9	Alfa Spider 1.8T Spark	Fiat Barchetta 1.8
Karosserie				
Raumangebot (20)	18	16	18	17
Kofferraum/Zuladung (10)	6	5	6	7
Verdeck (20)	15	15	17	15
Bedienung/Funktionalität (10)	9	9	8	7
Ausstattung (15)	14	13	13	14
Qualität (25)	23	22	16	18
SUMME (100)	85	80	78	78
Fahrkomfort				
Federung (30)	28	24	25	26
Sitze (30)	27	24	25	28
Klimatisierung (10)	7	7	7	7
Innengeräusch (30)	24	23	26	21
SUMME (100)	86	78	83	82
Antrieb				
Laufkultur (20)	18	16	18	15
Leistungscharakteristik (10)	8	9	9	8
Schaltung/Getriebeabstuf. (10)	10	10	8	7
Beschl./Höchstgeschw. (15)	13	15	13	15
Elastizität (15)	13	15	11	14
Testverbrauch (20)	17	17	17	18
Reichweite (10)	7	7	10	7
SUMME (100)	86	89	86	84
Fahreigenschaften				
Fahrverhalten (45)	43	41	43	43
Lenkung (15)	14	15	14	14
Handlichkeit (20)	17	20	17	18
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	10	7	9	8
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	8	9	9
SUMME (100)	92	91	92	92
Sicherheit				
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	20	19	17
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	10	10	10	9
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	10	8	10	10
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	10	10	10	10
Gurtsystem (10)	9	9	9	9
Sicherheitsausstattung (30)	20	16	16	16
Sicht/Licht (10)	8	8	7	7
SUMME (100)	87	81	81	78
Eigenschaftswertung (500)	436	419	420	414
Umwelt				
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	45	42	40	42
Schadstoffeinstufung (15)	10	10	15	15
Außengeräusch (10)	8	8	8	8
Verkehrsfläche (5)	5	5	4	5
Produktion (10)	5	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5	5
SUMME (100)	78	75	77	80
Kosten				
Preis (30)	19	27	24	28
Wiederverkauf (15)	13	13	11	11
Festkosten (20)	20	18	16	11
Wartung/Reparat./Garantie (15)	8	12	10	11
Kraftstoffkosten (20)	17	17	17	18
SUMME (100)	77	87	78	79
Gesamtwertung (700)	591	581	575	573

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstestkandidaten und ihre Konkurrenten im Bestellservice ab Seite 124