

MODERNER VIERKAMPF

Edler, leichter, sportlicher: Der neue Audi TT 3.2 Quattro tritt zu einem ersten Kräftemessen mit der Sportcoupé-Meute Alfa Romeo Brera 3.2 JTS, BMW Z4 3.0 si und Nissan 350 Z an.



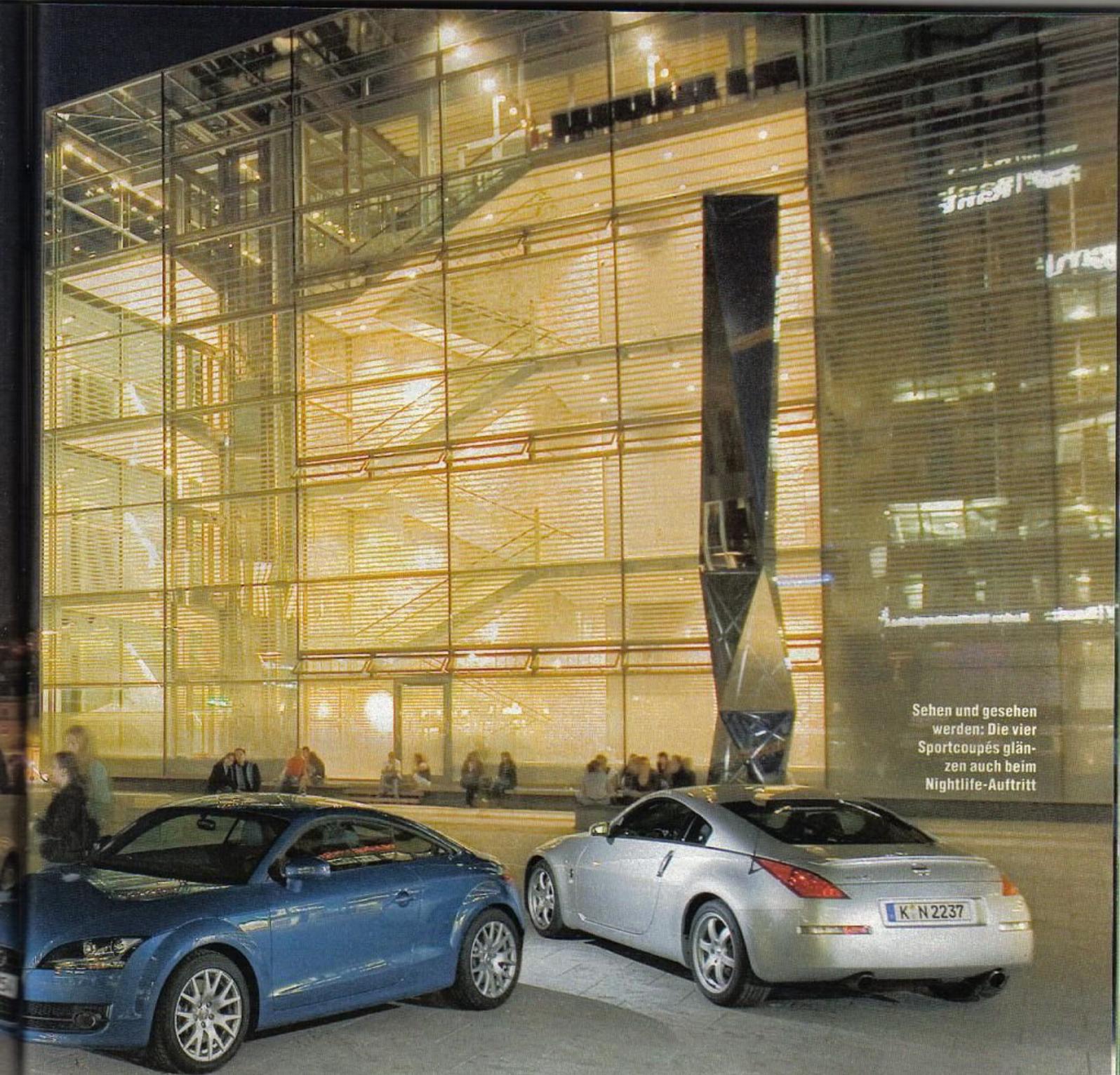
Man könnte ihn die neue deutsche Welle nennen: Audis Auto gewordene Halbsinuskurve integriert sich ohne großen Vernunft-Umweg direkt in die mobile Ichwill-Spaß-Gesellschaft. Vorne wie hinten rundgelutscht wie ein Fruchtbonbon, geht der neue TT mit Alfa Romeo Brera, BMW Z4 und Nissan 350 Z in den Fahrfreude-Clinch. Wer hier zuerst das Kofferraum-Angebot studiert

oder mit dem Einstieg hadert, sollte lieber Van fahren. Reinducken, Kurven anvisieren und Spaß haben – in dieser Reihenfolge geht es zum Genuss, und der TT prescht gleich vorneweg.

Als wäre er auf Energydrink und Valium gleichzeitig, wieselt das Coupé mit dem kürzesten Radstand im Vergleich zwar mit packender Lebendigkeit ums Kurvenglück, bleibt bei aller Agilität aber cool, präzise und sicher.

Zentimetergenaues Anpeilen von Scheitelpunkten, kontrollierte Lastwechsel und allradsouveräner Umgang mit nassen Straßenbelägen sind ebenso sein Repertoire wie zart-sicheres Untersteuern in sehr engen Spitzkehren.

Subjektiv packt das optionale Magnetic-Ride-Fahrwerk (1200 Euro) auf das Händlererlebnis in der Sportstellung noch einen drauf. Dann verhärtet sich die elektronisch angesteuerte ma-



Sehen und gesehen werden: Die vier Sportcoupés glänzen auch beim Nightlife-Auftritt

genetische Flüssigkeit in den adaptiven Stoßdämpfern zusätzlich, das Wanken wird geringer, und Reaktionen erfolgen zackiger. Wird der TT damit schneller? Nicht unbedingt, dafür aber intensiver und gefühlsechter. Sein 250 PS starker Sechszylinder röchelt dazu Kettenraucher-Hardrock-Sound. Etwas zu rau und aufdringlich, aber niemals langweilig. Midtempo-Bummeln auf der Autobahn strengt auf Dauer schon mal

an. Am liebsten beißt der 3,2-Liter jedoch unterhalb 3000/min aus Kurven heraus mit allen vier Rädern kräftig zu.

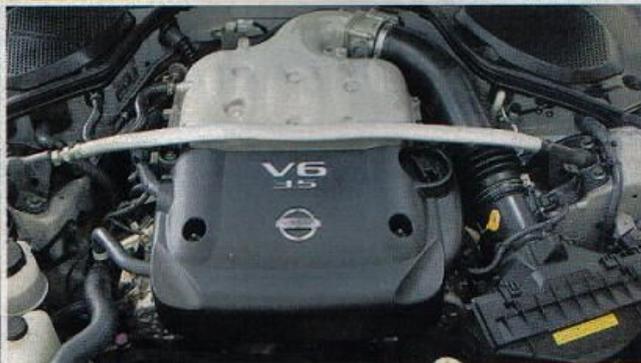
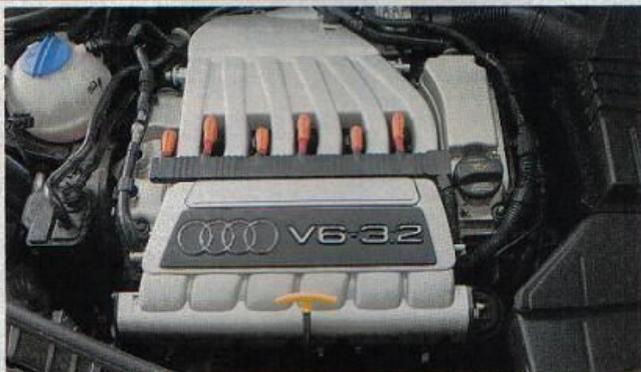
Nominiell am schwächsten, hält der TT sogar den 51 PS kräftigeren Nissan 350 Z in Schach und gönnt ihm durch bessere Traktion unter 130 km/h keine Beschleunigungs-Zehntelsekunde. Zwei Zentner Mehrgewicht und die längere Übersetzung lassen das Nissan-Sport-Flaggschiff beim Durchzug die

TT-Rücklichter bestaunen. Dafür röhrt sich der wilde japanische Hund noch ergreifender in die Magengrube, auch wenn dieses Akustik-Spektakel nicht für die lange Urlaubsfahrt taugt.

Der 350 Z ist kein automobiles Spa, er fordert den erfahrenen Fahrer, der mit seinen nervösen Eigenarten umzugehen weiß. Das Heck zuckt auch mit ESP auf Lastwechsel kurz (trockene Straße) bis hektisch (nasse Straße), und



Mit ihrer höheren Leistung fahren der BMW und der Nissan auf schnelleren Autobahnetappen dem Audi knapp und dem Alfa Romeo deutlich davon. Landstraßenspurts gewinnt dagegen der traktionsstarke TT



Sechszylinder-Antriebsfreude: kultivierter, schlapper und durstiger Alfa-V6; kerniger und durchzugsstarker Audi-V6; lauffruhiges, spontanes und sparsames BMW-Reihentriebwerk; herzhafter und potenter Nissan-V6

die präzise Lenkung lässt Fahrbahnschläge mit Wucht durchknallen. Trotzdem: Keiner aus dem Quartett schwingt bei inaktiver Stabilitätshilfe so herrlich breit mit dem Heck.

Einen lockeren Hüftschwung hat auch der BMW – bei Bedarf und mit ausgeschaltetem ESP. Aber derlei fahrerische Extreme benötigt das Z4 Coupé gar nicht. Sein Können erschließt sich besonders automobilen Feingeistern, die sich am sämigen Hochdrehen des Reihensechszylinders, der sofortigen Gasannahme und der im kalten Zustand hauchzart knorpeligen, aber dann wunderbar verbindlichen Sechsgangschaltung erfreuen. Zwischenspurts auf der Autobahn hakt der flache Bayer mit seinen leichten 1400 Kilogramm und 265 PS im besonders schnellen Vorlaufprogramm ab.

Feinnervig, harmonisch und mit der richtigen Dosis Heck-Akzentuiertheit bläst der Z4 den Sommerstaub von

den Landstraßen. Und nur im direkten Vergleich zum Audi fällt auf, dass die Lenkung etwas zu nervös um die Mittelachse ist und Kurven nicht ganz so explosiv bezwungen werden können. Im Winter wird der heckgetriebene BMW jedoch das Nachsehen gegenüber den Allradlern haben.

Damit wäre zugleich auch der größte Vorteil des vierten Vergleichskandidaten angesprochen: Der Allradantrieb des Brera beschert ihm gute Traktion und ein neutral bis untersteuerndes Fahrverhalten. In allen anderen Disziplinen fährt sich der hübsche Italiener jedoch wie aus einer anderen Generation – einer vorhergehenden.

Übergewicht und hoher Fahrzeugschwerpunkt machen ihn träge. Reaktionen wirken tranig, Kurven werden im direkten Vergleich mit den agilen Konkurrenten mehr umwankt als umfahren. Verbindlichkeit und Exaktheit überlässt die Alfa-Lenkung mit süd-

SPOTLIGHT

Italienischer Trinker



Derartige Schwankungen im Testverbrauch hat auto motor und sport bei einem Sportcoupé-Vergleich selten erlebt: So benötigt der BMW Z4 aufgrund seines niedrigen Gewichts (1400 kg), des fehlenden Allradantriebs und seines effizienten Motors nur elf Liter auf 100 km. Der über sieben Zentner schwerere Alfa Romeo (1776 kg) schluckt mit seinem Allradantrieb dagegen satte 5,3 Liter mehr. Mit dieser Differenz lässt sich im Dieselmotorbereich auch ein ganzes Auto bewegen, wie der VW Polo Blue Motion auf Seite 42 beweist. Der Alfa-Verbrauch ist nicht nur ökologisch bedenklich, er geht auch mächtig ins Geld: Auf 100 000 km hochgerechnet (Basis aktuelle Benzinpreise), muss der Alfa-Pilot satte 5000 Euro mehr für den Sprit anlegen als der Z4-Fahrer.



Ob TT, Z4 oder 350 Z, alle drei bieten Fahrdynamik auf sehr hohem Niveau. Der Audi prescht beim Stalom davon, der Nissan durchheilt den ISO-Wedelttest am schnellsten. Nur der sichtbar wankende Brera hinkt deutlich hinterher

ländischer Generosität lieber ihren deutschen Mitbewerbern. Viele glühende Alfisti verschmerzen solche Nachteile mit einem Augenzwinkern, doch der 3,2-Liter-Motor lässt keinen Raum für Toleranz. **All das Feuer und die Leidenschaft**, die früher Alfa-Sechszylinder ausgezeichnet haben, fehlen dem italienisch-australischen Gemeinschaftsprodukt von Fiat und Holden. Er ist subjektiv wie objektiv in jeder Disziplin am langsamsten und lässt sich akustisch von BMW und Nissan den Schneid abkaufen. Die lang übersetzten hohen Gänge töten das letzte Quäntchen Leben seiner laufruhig antretenden 260 PS. Sein allergrößtes Übel ist aber der extrem hohe Verbrauch (siehe Spotlight).

Es wird Alfa-Fans nicht trösten, dass der Brera im Komfortkapitel den zweiten Platz belegt und genauso wie der Audi ein Paar Notsitze im Fond bereit hält. Die weiche Federung entspannt zusammen mit dem niedrigsten Geräuschpegel auch län-

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Brera 3.2 JTS V6	Audi TT Coupé 3.2 Quattro	BMW Z4 Coupé 3.0 si	Nissan 350 Z Premium Pack
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	Reihe/6	V/6
Hubraum	cm ³ 3195	3189	2996	3498
Leistung	kW (PS) bei 1/min 191 (260) 6300	184 (250) 6300	195 (265) 6600	221 (301) 6400
max. Drehm.	Nm bei 1/min 322 bei 4500	320 bei 2500	315 bei 2750	353 bei 4800
Leergewicht/Zuladung	kg 1777/273	1446/364	1400/250	1547/273
Länge × Breite × Höhe	mm 4410 × 1830 × 1341	4178 × 1842 × 1352	4091 × 1781 × 1268	4315 × 1815 × 1315
Radstand	mm 2528	2468	2495	2650
Wendekreis links/rechts	m 10,9/11,2	11,0/10,9	10,0/9,8	11,5/11,4
Gepäckraum	L (VDA) 300/610	290/700	285/-	235/-
Tankinhalt	L 70	60	55	80
Innenbreite vorn/hinten	mm 1480/1380	1480/1380	1400/-	1450/-
Innenhöhe vorn/hinten	mm 915/815	990/795	980/-	960/-
Normsitzraum	mm 505	510	-	-
Testwagenbereifung	vorn hinten 225/50 ZR 17 225/50 ZR 17 Pirelli P Zero Rosso	245/45 R 17 Y 245/45 R 17 Y Bridgestone Potenza RE 050	225/45 R 17 W 225/45 R 17 W Bridgestone Potenza RE 050	225/45 R 18 W 245/45 R 18 W Bridgestone Potenza RE 050
Kraftübertragung	Allradantrieb Sechsganggetr.	Allradantrieb Sechsganggetr.	Hinterradantrieb Sechsganggetr.	Hinterradantrieb Sechsganggetr.
Beschleunigung	s			
0 - 80 km/h	5,1	4,2	4,4	4,7
0 - 100 km/h	7,2	6,2	6,3	6,3
0 - 120 km/h	10,3	8,4	8,4	8,7
0 - 130 km/h	12,0	9,9	9,5	10,0
0 - 140 km/h	13,8	11,5	10,8	11,2
0 - 160 km/h	18,2	15,0	14,4	14,8
0 - 180 km/h	25,9	19,9	18,1	18,6
Elastizität ¹	s			
60 - 100 km/h (I/V.V. G.)	7,9/10,1	5,2/6,9	5,5/6,7	5,9/7,9
80 - 120 km/h (V/V.I. G.)	10,8/13,5	7,3/9,4	7,0/8,9	7,9/12,7
Höchstgeschw.	km/h 240	250	250	250
Bremsweg	m			
aus 100 km/h kalt leer	40	38	36	36
aus 100 km/h kalt beladen	40	38	36	38
aus 100 km/h warm beladen	41	38	37	38
aus 170 km/h kalt leer	114	108	107	113
μ-split-Bremsweg ¹¹	109	103	110	99
Testverbrauch	L/100 km			
min. (ams-Verbrauchsrunde)	16,3	12,4	11,0	12,9
maximal	9,5	7,1	6,5	8,2
Reichweite	18,8	15,2	14,5	15,7
ECE-Verbrauch	L/100 km	Superbenzin	Super Plus	Super Plus
Stadt	16,9	14,7	13,0	16,7
über Land	8,4	7,8	6,5	8,9
gesamt	11,5	10,3	8,9	11,8
Innengeräusch	dB(A)			
bei 80 km/h	63	63	66	66
bei 100 km/h	65	68	68	71
bei 120 km/h	72	71	73	71
bei 130 km/h	71	71	75	75
bei 140 km/h	73	74	76	74
bei 160 km/h	73	76	78	78
bei 180 km/h	76	77	80	79
Fahrversuche	km/h			
Stalom 18 m	62,0	65,5	63,4	64,9
ISO-Wedelttest	127,3	133,3	134,2	134,2
VDA-Ausweichgasse				
Einfahrtgeschwindigkeit	74	73	74	73
Ausfahrtgeschwindigkeit	50	56	43	56
Festkosten	Euro			
Steuer	216,-	216,-	202,-	236,-
Haftpflicht	1139,-	949,-	697,-	1139,-
Teilkasko ¹²	687,-	598,-	440,-	773,-
Vollkasko ¹³	2974,-	2517,-	1983,-	5491,-
Unterhaltskosten im Monat ¹⁴				
bei 15 000 km/Jahr	457,-	408,-	355,-	495,-
bei 30 000 km/Jahr	744,-	668,-	599,-	811,-
Grundpreis	Euro 39 800,-	41 100,- ¹⁵	38 900,-	39 290,-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	○/190,-	-/-	-/-	-/-
Einparkhilfe	○	380,-	400,-	471,-
Lederausstattung	1250,-	400,-	○	○
Metallic-Lackierung	550,-	600,-	600,-	590,-
Navigationssystem	2200,-	1030,-	2750,-	2500,-
Xenonscheinwerfer	640,-	○	840,-	○

¹ für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; ² ohne SB; ³ mit 150 Euro SB; ⁴ ohne Wertverlust; ⁵ inkl. Magnetic Ride; ⁶ Mess-Strecke Dudenhofen; ○ = Serie; - = nicht lieferbar



Am entspanntesten reist es sich im leisen Brera oder dem adaptiv gedämpften TT. Der Nissan und der BMW sind mit ihren straffen Hinterachsabstimmungen auf schlechten Wegen dagegen etwas für Nehmer-Naturen



Perfekte Uhren und wohlig-sattes Bediengefühl – das Audi-Cockpit verwöhnt die Sinne. Das gut verarbeitete Z4-Interieur wirkt asketisch, die Bedienung wenig intuitiv. Nissan und Alfa Romeo fehlt es an der letzten Finesse

gere Fahrten. Es hätte jedoch noch mehr sein können, wenn die Dämpfung nicht so lasch ausgelegt und die Sitzposition nicht so unsportlich hoch wäre. Die unzumutbare Infotainment-Bedienung und die vergleichsweise schwachen Bremsen setzen der unrühmlichen Leistung des Brera das I-Tüpfelchen auf. Immerhin bietet er als einziger Knie-Airbags.

Die hat der TT nicht, dafür aber besseren Komfort. Dank Magnetic ride nicht über Gebühr straff und gut ge-

dämpft, nimmt er Unebenheiten ohne unfeines Aufstoßen. Die sportlich tief liegenden serienmäßigen Ledersessel sind sogar von exquisitem Komfort und Seitenhalt. Dazu verwöhnt der TT mit dem besten Raumgefühl, der höchsten Zuladung und einem Schmuckstück an fahrerorientiertem Cockpit.

Aluminium, Leder, Softtouch-Lack sowie perfekte Instrumente bescheren Fingerkuppen wie Augen ein sinnliches Fest. Ganz nebenbei lässt er sich auch noch am einfachsten bedienen.

Bei Komfort und Interieur können auch der BMW und der Nissan nicht mithalten. Knappe Raumverhältnisse und gewöhnungsbedürftige Bedienung eint beide. Trotz Aluminiumeinsätzen krankt der 350 Z-Innenraum zudem immer noch am Plastiklook.

Die Hinterachse des Z4 sorgt mit ihrer überstrafften Abstimmung für Fahrmomente mit kräftigen Vertikal-ausschlägen, im Nissan passt bei extremen Anregungen auch das Wort sprunghaft. Immerhin kann der sehr



Im Brera thront der Fahrer mehr als er sitzt. Sportive Gefühle wollen da auch wegen des fehlenden Seitenhalts nicht aufkommen. Gestartet wird der Alfa à la mode per Knopfdruck



Schön tief: Mit der perfekten Kombination aus Kuscheligkeit und sportlichem Seitenhalt begeistern die optionalen TT-Ledersitze. Der Spoiler fährt ab 120 km/h automatisch aus



Den BMW-Sportsesseln fehlt es etwas an Seitenhalt und Lordosenunterstützung. Lederausstattung gehört zur Serie. Die Sporttaste pfeffert Lenkung und Gasannahme nochmal an



Leder und teilelektrische Sitze gehören beim 350 Z zum Serienumfang, besonderer Komfort nicht. Die versteifende Querstrebe über dem Kofferraum verhindert großes Gepäck

GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Audi TT Coupé 3.2 Quattro	BMW Z4 Coupé 3.0 si	Nissan 350 Z	Alfa Romeo Brera 3.2 JTS V6
Karosserie				
Innenmaße	(10) 8	6	6	7
Raumgefühl	(10) 8	6	7	7
Kofferraum	(10) 4	2	1	4
Zuladung	(5) 4	2	3	3
Funktionalität	(10) 7	6	5	7
Serienausstattung	(10) 6	6	9	5
Zusatzausstattung	(5) 4	5	3	4
Sicherheitsausstatt. (passiv)	(25) 9	10	10	14
Qualitätsanmutung	(15) 14	12	10	10
SUMME	(100) 64	55	54	61
Bediensicherheit				
Rundumsicht/Übersichtl.	(10) 5	5	6	5
Bedienbarkeit	(20) 18	15	16	12
Licht	(10) 7	7	8	7
Instrumente	(10) 10	9	7	8
SUMME	(50) 40	36	37	32
Fahrkomfort				
Federung leer	(25) 19	16	14	16
Federung beladen	(15) 12	10	9	11
Sitze vorn	(20) 19	17	16	15
Sitze hinten	(10) 3	0	0	3
Klimatisierung	(10) 7	7	7	8
Innengeräusch-Messwerte	(5) 4	4	3	5
Geräuscheindruck	(15) 11	12	10	12
SUMME	(100) 75	66	59	70
Antrieb				
Laufkultur	(10) 7	9	7	9
Durchzugskraft	(10) 8	8	6	4
Leistungsentfaltung	(5) 4	5	4	3
Schaltung/Getriebeabstuf.	(10) 8	9	6	7
Beschl./Höchstgeschw.	(20) 12	12	12	8
Elastizität	(20) 13	13	9	5
Testverbrauch	(20) 9	12	8	2
Reichweite	(5) 2	2	3	1
SUMME	(100) 63	70	55	39
Fahrsicherheit				
Fahrsicherheit leer	(20) 19	18	15	17
Fahrsicherheit beladen	(15) 14	13	12	13
Fahrdynamik-Test	(5) 5	5	5	3
Sicherheitsausst. (aktiv)	(15) 6	9	5	6
Handling	(15) 14	13	11	10
Lenkung	(10) 9	8	6	6
Wendekreis	(5) 3	4	2	2
Traktion/Wintertaugl.	(10) 10	8	7	10
Geradauslauf/Windempf.	(5) 4	4	4	4
SUMME	(100) 84	82	67	71
Bremsen				
Bremsweg leer (100 km/h)	(10) 9	10	10	7
Bremsweg beladen (")	(10) 8	10	9	7
Bremsweg warm bel. (")	(10) 9	10	9	7
Bremsweg aus 190 km/h	(5) 5	5	4	4
Pedalgefühl	(5) 5	5	4	4
µ-split-Stabilität	(5) 5	3	5	4
µ-split-Bremsweg	(5) 4	3	4	3
SUMME	(50) 45	46	45	36
Eigenschaftswertung				
Umwelt	(500) 371	355	317	309
Minimalverbrauch	(20) 9	10	7	5
Emissionsverhalten	(10) 7	7	6	6
Leergewicht	(10) 7	7	6	4
Stand- und Fahrergeräusch	(10) 9	6	7	9
SUMME	(50) 32	30	26	24
Kosten				
Grundpreis*	(25) 22	25	25	24
Aufpreisgestaltung	(5) 4	4	5	5
Wiederverkaufschancen	(10) 8	8	6	6
Festkosten für 5 Jahre*	(15) 11	15	0	8
Wart./Rep. 100 000 km*	(15) 15	14	12	14
Kraftstoff 100 000 km*	(20) 18	20	17	13
Garantie	(10) 7	5	10	2
SUMME	(100) 85	91	75	72
Gesamtwertung	(650) 488	476	418	405

1. AUDI

Ein gelungener Einstand des neuen TT. Ohne nennenswerte Schwäche und mit packender Sportlichkeit stürmt der runde Bayer zum Gesamtsieg.

2. BMW

Genialer Motor, agiles Handling und die mit Abstand günstigsten Kosten – den ersten Platz lässt sich der Z4 nur durch seine Komfortmängel nehmen.

3. NISSAN

Der wilde Hund unter den Sportcoupés ist was für erfahrene Fahrer mit Nehmerqualitäten. Besonders bei Nässe ist er mit Vorsicht zu genießen.

4. ALFA ROMEO

Sein träges Fahrverhalten und der müde, viel zu durstige Motor sind nicht mehr state of the art. Selbst bei den Kosten belegt der Alfa den letzten Platz.

* Bester erhält volle Punktzahl

gut ausgestattete Japaner zumindest den Alfa bis zum Schluss in Schach halten, trotz extrem hoher Kaskoprämien.

Der kostengünstige Z4 verspielt seinen Gesamtsieg zwar durch Komfortmängel, bleibt aber für Antriebs- und Handling-Gourmets immer noch die erste Wahl.

Die größte La Ola-Welle gebührt aber der Ingolstädter Neuauflage: Athletisch, edel und praxistauglich holt sie Platz eins.

Text: Alexander Bloch
Fotos: Achim Hartmann