

AUTOSIMTEST

AUDI TT COUPÉ 3.2 QUATTRO 250 PS, Allradantrieb, 0-100 km/h in 6,3 s, 250 km/h Spitze, 39.900 Euro

BMW Z4 COUPÉ 3.0si 265 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 6,0 s, 250 km/h Spitze, 38.900 Euro



FLIEGEN DER

START

TEXT Martin Hube FOTOS Bernd Ebener

Der brandneue Audi TT und das ebenfalls frische BMW Z4 Coupé treten schon beim ersten Aufeinandertreffen zum Vergleichstest an. Die Münchner wollen mit purem Fahrspaß punkten, während die Ingolstädter mit der Neuauflage des TT mehr Wert auf Allround-Qualitäten legen



Fahrsicher: Selbst bei abgeschaltetem ESP reagiert der TT stets stabil. Zu hohes Kurveneingangstempo lässt ihn untersteuern



Hochwertig: Materialauswahl und Verarbeitung sind mustergültig

Versteckt: Erst ab 120 km/h zeigt sich der integrierte Heckspoiler



Bequem: guter Seitenhalt und hervorragender Langstreckenkomfort im TT

Standfest: Der Audi überzeugt mit sehr guten Bremswerten

Variabel: Bis zu 700 Liter Ladevolumen machen den TT reisetauglich

Kernig: Der 250 PS starke V6 bietet ausreichend Kraft, läuft aber rau



Die Zeit scheint reif für Spaß und gute Laune – bezahlbare Sportcoupés sind angesagt wie nie zuvor. Alfa Romeo hat kürzlich den Brera präsentiert, Porsche legt in naher Zukunft mit dem Einstiegs-Cayman nach. Nissan und Mazda haben mit 350Z und RX-8 ebenfalls attraktive Modelle zu bieten. Jetzt startet die deutsche Konkurrenz: Wir stellen die beiden wichtigsten Neuerscheinungen, den ganz neuen Audi TT und das BMW Z4 Coupé, vor. Beide Sechszylinder-Sportler müssen direkt im harten Vergleichstest ihr Können unter Beweis stellen.

KAROSSERIE
Der Audi punktet mit Variabilität und hohem Reisekomfort

Gegensätzlicher können Coupé-Kontrahenten kaum sein: Das auf dem Z4 Roadster basierende BMW Coupé wirkt schon äußerlich zierlich. Einer langen Motorhaube schließt sich der zweisitzige Innenraum an. Fahrer und Beifahrer sitzen eng beieinander, das seitlich eingezogene Dach schränkt die Kopffreiheit ein. Ausreichend Raum nach oben sichern Ausbuchtungen. Im Gegensatz dazu der TT: Die Insassen können sich über viel Beinraum, Kopffreiheit und vor allem deutlich mehr Schulterbreite freuen. Größter TT-Vorteil sind die hinteren Notsitze. Kinder kön-

nen mitgenommen werden – oder die Sitze dienen als Ablagefläche. Vorgeklappt vergrößern sie den Kofferraum immens: Problemlos passen jetzt sogar Snowboard, Fahrrad oder Golfbags hinein. Derlei Variabilität kann der BMW nicht bieten. Und auch bei der Verarbeitung muss sich der Z4 geschlagen geben: Hochwertige Materialien, tadellose Verarbeitung und die enorm steife Karosserie steigern den Qualitätseindruck des TT. Punkte kostet das Z4 Coupé zudem seine weniger umfangreiche Sicherheitsausstattung. So gehören Kopf-Airbags und Kurvenlicht nicht zum Lieferumfang.

FAHRKOMFORT
Sportlich-straffer BMW Z4, Audi TT mit adaptivem Fahrwerk

Der Sportwagen-Charakter des Z4 führt gerade in diesem Kapitel zu einem deutlichen Punkte-Verlust gegenüber dem Audi. So ist die straffe Federung des Z4 darauf ausgelegt, seinen Piloten unmittelbar über die Fahrsituation und den Fahrbahnbelag zu informieren. Der TT bietet hier optional (1200 Euro) das magnetic ride-Fahrwerk. Im Normal-Modus gefällt die Abstimmung durch hohen Fahrkomfort, ohne durch zu große Wank- oder Rollbewegungen aufzufallen. Fahrbahnunebenheiten wie zum Beispiel Querspalte wer-

1/1 Anzeige



Kontrolliert quer: Bei ausgeschaltetem DSC (ESP) verlangt das Z4-Coupé volle Aufmerksamkeit



Hingucker: Auch die Heckansichten beider Kontrahenten ziehen mit ihrem extravaganten Design die Blicke an



Mittelsam: Die Lenkung arbeitet exakt, das Lederlenkrad liegt gut in der Hand



Dezent: Das Heck des BMW kommt völlig ohne Spoiler aus



Eng: knapp geschnittener Innenraum. Die Sitze bieten zu wenig Seitenhalt



Serienmäßig: Das 17-Zoll-Rad wirkt verloren im großen Radhaus



Nicht variabel: nur Platz für Gepäck – Sportgeräte müssen draußen bleiben



Bissig: Der Reihensechszylinder reagiert spontan aufs Gas

den anstandslos absorbiert. Im Sport-Modus reagiert das System spürbar straffer, sobald es die Fahr-situation erfordert (Funktionsweise siehe Seite 84). Doch nicht nur die Fahrwerksabstimmung, sondern vor allem die ausreichend groß dimensionierten Sitze sichern dem TT einen Vorsprung. Seitenhalt, Oberschenkelauflage sowie die Rücken- und Schulterabstützung überzeugen sowohl auf unserem winkligen Handlingparcours als auch auf langen Strecken. Das BMW-Gestühl ist für großgewachsene Fahrer hier spürbar unbequemer. Weitere Punkte sichert sich der TT durch seine niedrigere Geräuschkulisse: Fünf Dezibel Unterschied bei Tempo 130 bedeuten eine subjektive Verdoppelung des Geräuscheindrucks im sportlich kernigen BMW.

MOTOR / GETRIEBE
Bissiger Reihensechszylinder trifft auf kernigen V6-Motor

250 km/h Spitzentempo und eine Beschleunigung von um die sechs Sekunden auf 100 km/h ermöglichen beide Sechszylinder-Triebwerke. Doch wenn es um Ansprechverhalten und Biss gepaart mit seidiger Drehfreude und sparsamem Kraftstoffkonsum geht, dann führt kein Weg am BMW-Reihenmotor vorbei. Zwar

braucht das Triebwerk höhere Drehzahlen als der Audi-Motor, um besagten Biss bereitzustellen. Doch so leichtfüßig und spielerisch, wie das BMW-Aggregat hochdreht, ist das kein Problem. Wäre die Schaltung noch eine Spur exakter und leichtgängiger, wäre die Freude ungetrübt. Trotz besagter Drehfreude genehmigt sich der 3,0-Liter-Motor mit Valvetronic, der im Teillastbereich ohne störende Drosselklappe arbeitet, nur 10,5 Liter auf 100 Kilometern. Audis eng bauender V-Motor bietet zwar mehr Drehmoment bei niedrigerer Drehzahl, läuft aber spürbar rauher und weit weniger drehfreudig. Auch zeigt er beim Spritkonsum nicht die Zurückhaltung des BMW-Motors. Uneingeschränktes Lob hingegen kassiert die Schaltung: Präzise und leichtgängig rasten die Gänge ein.

FAHRDYNAMIK
Der BMW bietet Fahrspaß pur, verlangt aber volle Aufmerksamkeit

Überaus präzise folgt der BMW Z4 dem Einlenkbefehl, reagiert selbst bei hohem Kurveneingangstempo kaum mit spaßminderndem Untersteuern, setzt spontan den kleinsten

Gasstoß in Vortrieb um und lässt sich so bei deaktivierter Fahrdynamikregelung spielerisch zum Heckschwenk überreden. Zugegeben, wer seinen Z4 derart bewegt, sollte auf abgesperrter Strecke bleiben – erlebt dann aber Fahrdynamik pur. Auf winkliger Landstraße verlangt das Z4 Coupé in diesem Fall volle Aufmerksamkeit und Können von seinem Piloten. Mit aktiviertem DSC benimmt sich der BMW hingegen lammfromm.

Der TT fordert ebenfalls Präzision von seinem Fahrer. Wer den nahezu vollständig aus Aluminium gefertigten Audi zu forsch in die Kurve treibt, bringt ihn zum Untersteuern. Erst nach sauberm Einlenken kann der TT mit seinem elektronisch geregelten Allradsystem den Traktionsvorteil nutzen und druckvoll aus der Kurve herausbeschleunigen. Eine deutlich verbesserte Lenkung vermittelt dabei fast die Präzision der

BMW-Lenkung. Die elektronisch angesteuerten Stoßdämpfer mindern die Aufbaubewegungen und fördern die Stabilität. Großes Lob verdienen die Bremssysteme. Mit Werten um 34 Metern liegen beide auf Supersportwagen-Niveau.

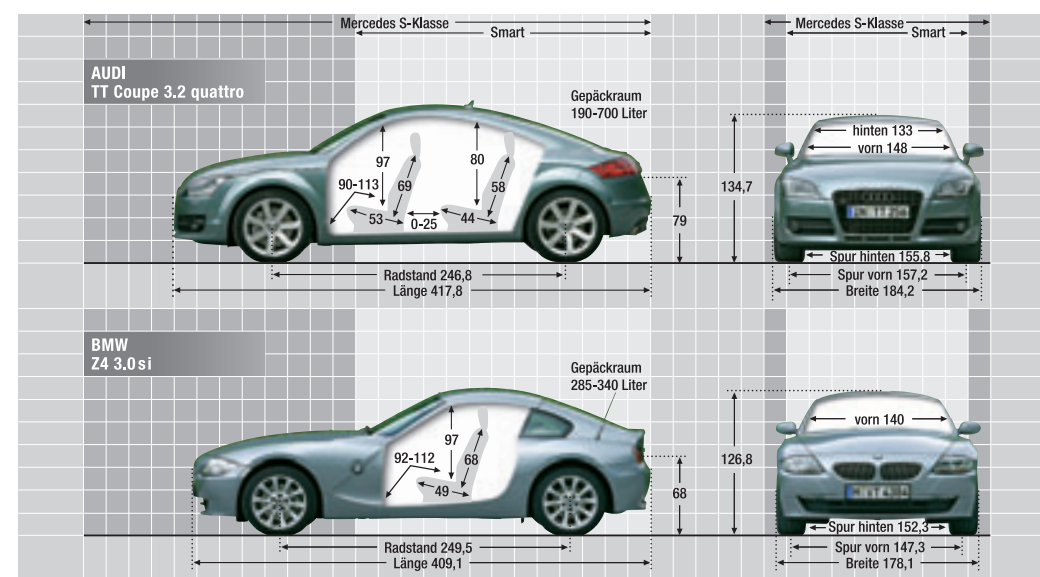
UMWELT / KOSTEN
Gleichstand bei den Anschaffungs- und Unterhaltskosten

Wenig Auto für viel Geld – diese Tatsache hat Coupé-Tradition.

Doch Extravaganz hat ihren Preis. Die abzusehenden Kosten für Versicherung und Wartung konnten beim Audi TT nur geschätzt werden, da eine genaue Einstufung erst noch erfolgt. Wir legten daher die Zahlen des Vorgängermodells zu Grunde. Die günstigen Versicherungseinstufungen des Z4 sichern ihm soweit noch einen kleinen Vorteil. Doch wer schaut bei derart emotionsgeladenen Autos schon auf den Cent?

ALLE MASSE IM ÜBERBLICK

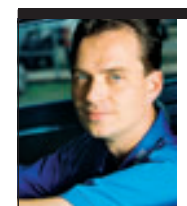
Alle Maße in cm



WWW.AUTOZEITUNG.DE
Weitere Infos zum neuen BMW Z4 unter Clickcode: Z4COUPE

FAZIT

Martin Hube



Sowohl Audi als auch BMW appellieren mit ihren Coupés Z4 und TT an die Emotionen ihrer zukünftigen Besitzer. Der BMW

zielt ganz klar auf die Fahrdynamiker ab. Wer es am Lenkrad drauf hat und auch gern mal einen Abstecher auf den Handlingparcours wagt, der kommt an der Mini-Viper nicht vorbei – muss aber kompromissbereit sein. Dem neuen Audi TT gelingt der Sieg in diesem Test, denn er glänzt mit Allrounderigenschaften und hochwertiger Verarbeitung. Der Allradantrieb sichert in jeder Situation beste Traktion. Das Lenk- und Bremsverhalten sorgt jetzt für deutlich mehr Rückmeldung, als es noch beim Vorgänger der Fall war.



TECHNIK

MOTOR	AUDI TT COUPÉ 3.2	BMW Z4 3.0si COUPÉ
Zylinder/Ventile pro Zylinder	V6 / 4	R6 / 4
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette
Bohrung/Hub	84,0 / 95,9 mm	88,0 / 85,0 mm
Hubraum	3189 cm³	2996 cm³
Verdichtung	11,3 : 1	10,7 : 1
Leistung	184 kW/250 PS bei 6300 /min	195 kW/265 PS bei 6600 /min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2500 /min	315 Nm bei 2750 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Antrieb	Allrad, permanent	Hinterrad

FAHRWERK

Fahrwerk	vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator;	vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator;
	hinten: Einzelradaufhängung, Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	hinten: Einzelradaufhängung, Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)
Lenkung	Zahnstange; Servo, elektromechanisch	Zahnstange; Servo, hydraulisch (Servotronic)
Wendekreis l / r	11,1 / 10,8 m	10,0 / 10,0 m
Bremsen	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: innenbel. Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: innenbel. Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	vorn: 245/45 R 17 Y hinten: 245/45 R 17 Y	vorn: 225/45 R 17 W hinten: 225/45 R 17 W
Testbereifung	vorn: 245/45 R 17 Y hinten: 245/45 R 17 Y	vorn: 225/45 R 17 W hinten: 225/45 R 17 W
Felgen	v./h.: 8,5 x 17	v./h.: 8 x 17
Reifenmarke	Michelin Pilot Sport 2	Bridgestone Potenza RE 050A

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1410 / 1525 kg	1395 / 1410 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1810 kg	1650 kg
Effektive Zuladung	285 kg	240 kg
Anhängelast gebr. / ungebr.	- / -	- / -
Dachlast / Stützlast	- / -	- / -

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	1,4 s	1,7 s
0 - 60 km/h	2,8 s	2,9 s
0 - 80 km/h	4,2 s	4,2 s
0 - 100 km/h	6,3 s	6,0 s
0 - 120 km/h	8,4 s	8,0 s
0 - 140 km/h	11,5 s	10,5 s
0 - 160 km/h	14,8 s	13,5 s
0 - 180 km/h	19,8 s	16,9 s
60 - 100 km/h	3,5 s	3,1 s
80 - 120 km/h	4,2 s	3,8 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h
Handling	1 : 45,4 min	1 : 43,9 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	63,0 km/h	66,4 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	33,4 m	35,3 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	34,1 m	34,0 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	43 dB(A)	43 dB(A)
Vorbeifahrergeräusch	75 dB(A)	75 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	62 dB(A)	65 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	68 dB(A)	72 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	72 dB(A)	77 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	11,9 l SP / 100 km	10,5 l SP / 100 km
Tankinhalt	60 l	55 l
Reichweite	504 km	524 km
EU-Verbrauch	10,3 l SP / 100 km	8,9 l SP / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO ₂	247 g/km	213 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,293 g/km	0,294 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,059 g/km	0,055 g/km
Stickoxid NO _x	0,020 g/km	0,019 g/km
Rußpartikel	-	-

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL	Audi	BMW
--------	------	-----

GRUNDPREIS	39900 €	38900 €
------------	---------	---------

AZ-NORMAUSSTATTUNG

Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie
Metalllackierung	600 €	600 €
Radio mit CD	Serie	Serie
SitzhöhenEinstellung	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie
SUMME	600 €	600 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	-	-
GESAMTPREIS	40500 €	39500 €

WEITERE EXTRAS

Automatik-Getriebe	2100 € ²	2150 €
Bordcomputer	Serie	Serie
Lederausstattung	Serie	Serie
Navigationssystem	1030 €	1720 €
Sitzheizung	320 €	340 €
Stoßdämpfer, adaptiv	1200 €	-

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie
Isofix	Serie	90 €
Kopf-Airbag	Serie ³	-
Kurvenlicht	340 €	-
Nebellampen	Serie	Serie
Presafe	-	-
Reifendruck-Kontrollsystem	80 €	Serie
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-
Xenonlicht	Serie	850 €
Weitere Details	a	b, c

¹ gemäß AZ-Normausstattung; ² Direktschalt-Getriebe; ³ Thorax-Kopf-Airbag; a: Audi-Backguard; b: adaptives Bremslicht; c: Runflat-Reifen

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	lt. Anzeige	lt. Anzeige
	24 Monate	24 Monate
Inspektion	lt. Anzeige	lt. Anzeige
	24 Monate	24 Monate
Werkstattkosten ¹	750 €	522 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/-	-/2 Jahre
Lack	-/3 Jahre	-/3 Jahre
Durchrostung	-/12 Jahre	-/12 Jahre
Mobilität	unbegr.	unbegr.

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	21 506 €	19 800 €
nach 4 Jahren	53,9 %	50,9 %

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Typklasse HP	16 ²	12
Typklasse VK	23 ²	20
Typklasse TK	24 ²	22
Versicherungskosten HP	554 €	418 €
Versicherungskosten VK	1109 €	884 €
Versicherungskosten TK	217 €	172 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	216 €	203 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; ² vorläufige Einstufung

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE	Audi	BMW
------------	------	-----

Raumangebot vorn	100 ¹	65	56
Raumangebot hinten	100	5	0
Übersichtlichkeit	100	55	45
Bedienung/Funktion	100	89	77
Kofferraumvolumen	100	35	33
Variabilität	70	20	5
Zuladung/Anhängel.	50/30	10	6
Sicherheitsausstatt.	150	96	76
Qualität / Verarbeitung	100/100	195	176
KAPITELWERTUNG	1000	570	474

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	125	102
Sitzkomfort hinten	100	5	0
Ergonomie	150	124	117
Innengeräusche	50	27	15
Geräuscheindruck	100	82	77
Klimatisierung	50	42	40
Federung leer	200	130	100
Federung beladen	200	130	100
KAPITELWERTUNG	1000	665	551

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	172	175
Zwischenspur	100	86	89
Höchstgeschwindigk.	200	120	120
Getriebeabstufung	100	94	90
Schaltung	-	-	-
Kraftentfaltung	50	38	38
Laufkultur	100	80	86
Verbrauch	200	121	135
Reichweite	50	15	16
KAPITELWERTUNG	1000	726	749

FAHRDYNAMIK

Slalom	100	65	80
Handling	150	130	135
Lenkung	100	85	86
Geradeauslauf	50	44	38
Dosierbarkeit der Bremse	25	18	18
Bremsweg kalt	150	150	139
Bremsweg warm	150	149	150
Traktion	100	89	45
Fahrsicherheit	150	140	127
Wendekreis	25	15	22
KAPITELWERTUNG	1000	885	840

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	78	80
SchadstoffEinstufung	50	50	50
Vorbeifahrergeräusch	50	13	13
Grundpreis	400	315	317
AZ-Normausstattung	50	49	49
Wertverlust ²	100	44	49
Werkstattkosten ³	50	37	42
Versicherung	50	38	42
Steuer	50	36	37
Kraftstoff	50	24	27
Garantie/Gewährleist.	50	24	14
KAPITELWERTUNG	1000	708	720

GESAMTPLATZIERUNG 5000

3554	3334
------	------

PLATZIERUNG 12

¹ maximal erreichbare Punktzahl; ² ermittelt durch die DAT; ³ ermittelt durch den ADAC

1/1 Anzeige