

## AUTOSIMTEST

**AUDI TT COUPÉ 3.2 QUATTRO** 250 PS, Allradantrieb, 0-100 km/h in 5,3 s, 250 km/h Spitze, 40 950 Euro

**BMW 135i** 306 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 5,2 s, 250 km/h Spitze, 38 950 Euro



TEXT Jürgen Schramek FOTOS Jochen Faber

# SPIEL SACHEN

Jetzt macht das neue BMW 1er Coupé Ernst: Mit seinem 306 PS starken Biturbo-Sechszylinder fordert der Bayer seinen arrivierten Landsmann Audi TT Coupé 3.2 quattro mit 250 PS heraus. Spielerisch gehen beide mit ihrer Leistung um, aber wer bietet mehr Fahrspaß?



Vorsprung durch Technik: Trotz der hohen Vorderachslast lenkt der TT spontan ein. Untersteuern ist an der Tagesordnung

**E**motionen und Eitelkeiten sind Faktoren, die beim Kauf eines Coupés eine wichtige Rolle spielen. Vernunft ist in dieser Fahrzeugkategorie selten ein Argument. Mit dem 135i hat BMW ein leistungsstarkes Auto auf die Räder gestellt, das mit seiner ungewohnten Karosserie polarisiert. Gegner ist das klassisch gestylte Audi TT Coupé 3.2 – 306 gegen 250 PS. Auf geht's!

**KAROSSERIE**  
Mehr Platz im 1er BMW, mehr Variabilität beim Audi TT

Anders als der Audi, der mit seinem klassischen Schrägheck und

der großen Heckklappe schon auf den ersten Blick als Coupé erkannt wird, ist der 135i mit seinem Stumelheck eher eine Limousine als ein Coupé. Ansonsten wirkt der Münchner dank der breiten Mischbereifung im 18-Zoll-Format, dem tiefgezogenen Frontspoiler und der markanten Linienführung wesentlich bulliger als der filigran gestylte Ingolstädter mit seinen schmalen Seitenfenstern.

Im Gegensatz zum TT, dessen Rücksitze nur für kleine Kinder geeignet scheinen, bietet der 135i auch für die Hinterbänker ein ausgesprochen ansprechendes Platzangebot. Selbst ausgewach-

sene Menschen können sich auf den Rücksitzen des BMW relativ bequem für eine Langstreckenfahrt niederlassen.

Während beim Audi der zur Verfügung stehende Raum hinter den Sitzen für kleines Gepäck wie eine Sporttasche ausreicht, müssen die Reisenden im vollbesetzten 135i fast gänzlich auf die Mitnahme von Gepäck verzichten, weil die Ladekapazität bei einer Zuladung von gerade mal 313 Kilogramm mit vier Insassen nahezu ausgeschöpft ist. Höchstens die Zahnbürsten dürfen da noch eingepackt werden.

Der Audi bietet mit seiner geteilt umklappbaren Rückbank wesent-

lich mehr Möglichkeiten; das geringe Ladevolumen von 290 Liter erhöht sich so auf 700 Liter. Für zwei Personen ideal.

Absolut ausgeglichen ist das Angebot bei beiden in punkto Sicherheitsausstattung. Ähnliches gilt auch für die Verarbeitungs- und Materialqualität. Alles wirkt ausgesprochen hochwertig und sauber verarbeitet. Nacktes Blech zeichnet heutzutage schließlich kein Sportcoupé mehr aus. Die Zeiten, in denen weniger mehr war, sind vorbei. Auch der Pilot eines Coupés verzichtet nicht gerne auf einige Annehmlichkeiten. Bei Supersportwagen ist das anders. >

**Aufwendig:** Das durchdachte Cockpit wirkt teuer. Das unten abgeflachte Lenkrad ist pure Spielerei

**Exklusiv:** Nur im Sechszylinder-TT sind die Sitze serienmäßig mit Leder und Alcantara bezogen

**Bullig:** Der langhubige V-Motor verhilft dem TT trotz 56 PS Minderleistung zu Fahrleistungen auf 135i-Niveau





Ausnahmezustand: Gemeinhin nimmt der BMW Kurven neutral und sehr schnell. Drifts muss der Fahrer provozieren

**FAHRKOMFORT**

**Coupés dieser Kategorie sollten auch Langstreckentauglich sein**

Auf Langstrecken will auch der ambitionierte Pilot nicht von jeder Unebenheit durchgeschüttelt werden. Der Audi bietet seinen Frontpassagieren die besseren Sitze, die allerdings mehr Oberschenkelauflage vertragen könnten. Die BMW-Sitze sind zwar vielfach verstellbar, auch im Oberschen-

kelbereich, doch der Seitenhalt könnte verbessert werden. Über die hinteren Sitze gibt es keine Diskussionen. Im Audi sitzt man eingezwängt, mit eingeklappten Beinen, die Knie an den Ohren, und hofft, dass nicht alle Gliedmaßen empfindlich gestört. Nahezu alle Unebenheiten sind deutlich im Innenraum spürbar. Das macht der 1er, trotz seines Sportfahrwerks, wesentlich geschmeidiger. Nur die Hinterachse führt ein Eigenleben und schwingt bei kurzen, trockenen Stößen gelegentlich nach.

**MOTOR / GETRIEBE**

**Der BMW setzt sein Leistungsplus in einen knappen Vorteil um**

Auf dem Papier ist der V6-Zylinder des TT dem Reihensechszylinder mit Biturbo und 306 PS im BMW zwar unterlegen. Doch in der Praxis zeigt sich, dass der 250-PS-Motor eher die Leistung einer 300-PS-Maschine aktiviert. Das sagenhafte Startverhalten des mit einer Launchcontrol ausgestatteten Audi katapultiert den TT in unglaublichen 1,5 Sekunden von null auf 40 km/h, um dann die 100 km/h nach 5,3 Sekunden zu durchheilen. Das automatisierte Getriebe (S-Tronic,

2150 Euro) schaltet schnell und absolut ruckfrei. Der BMW verliert beim Anfahren bis 40 km/h zwar das Duell (1,8 Sekunden), spielt danach aber seine Mehrleistung aus und überschreitet die 100-km/h-Schwelle nach 5,2 Sekunden einen Wimpernschlag früher als der TT. Das manuelle Sechsganggetriebe lässt sich überaus exakt und leicht schalten, dass es eine wahre Freude ist, den nächsten Gang einzulegen. Die Übersetzung der Gänge zwei und sechs ist allerdings etwas zu lang gewählt. Die Höchstgeschwindigkeit, die bei beiden 250 km/h beträgt, erreicht der BMW spielend im fünften Gang. >

**WWW.AUTOZEITUNG.DE**  
Ein Video vom 1er Coupé unter  
Clickcode: 1ER-2407

**Suchtgefahr: direkte Lenkung mit viel Feedback im BMW, präzise Schaltung, große Instrumente**

**Grundversorgung: Passgenaue Sitze sind Serie, die elektrische Verstellung kostet 1250 Euro Aufpreis**

**Technik-Puzzle: Der Biturbo-Sechszylinder füllt den Motorraum des 1ers bis in den letzten Winkel aus**





Kurvendiskussion: Der TT ist durch seine große Heckklappe praktischer. Ins Stummelheck des 135i Coupé passen dafür 80 Liter mehr Gepäck

Diese Getriebeübersetzung trägt auch dazu bei, dass der BMW beim Verbrauch vorne liegt. 12,4 Liter Super Plus gelangen pro 100 Kilometer in die Brennräume, während der Audi 13 Liter konsumiert.

**FAHRDYNAMIK**  
Gutmütiger BMW und erstaunlich aktiv reagierender Audi

Dank Mischbereifung im 18-Zoll-Format und Sperrdifferenzial baut der 135i einen mechanischen Grip auf, den man bei einem heckangetriebenen Auto kaum für möglich hält. Selbst mit ausgeschaltetem DSC (ESP) läßt er sich in Biegungen bei trockener Piste nur gewaltsam zu einem ausbrechenden Heck zwingen. Die eher leicht un-

tersteuernde Auslegung macht die Fahrt auf der Handlungstrecke und beim Slalom zum Freudenfest. So hat bisher noch kaum ein BMW auf der Straße geklebt. Selbst bei provozierten Lastwechseln im Slalom bleibt der Münchner ruhig und brav – und zeigt dem allradgetriebenen Audi, wie's geht. Dieser reagiert bei abgeschaltetem ESP überaus sensibel auf Lastwechsel und verändert sein Fahrverhalten von deutlichem Untersteuern in heftiges Übersteuern. Die zielgenauen Lenkungen geben bei beiden kaum Anlass zu Kritik. Bei den Bremsen hat der 1er die Nase vorne. Seine Bremsleistung läßt sich dosierter abrufen, und die Bremswirkung ist besser.

**UMWELT / KOSTEN**  
In diesem Kapitel gibt es keinen eindeutigen Sieger

Um es vorwegzunehmen: Der Sieg in diesem Kapitel geht knapp an den Audi, weil der Ingolstädter bei der Garantie wichtige Punkte verbuchen kann. Zudem verlangt die Versicherung rund 250 Euro weniger pro Jahr für die Abdeckung von Schäden. Der BMW setzt sich beim Grundpreis, Wertverlust und den Kraftstoffkosten besser in Szene. Bei allen anderen Kriterien herrscht Gleichstand. Die Kosten dürften im Fall von TT und 1er Coupé für die Kaufentscheidung also keine besonders große Rolle spielen.

**FAZIT** Jürgen Schramek



Eine klare Sache für den neuen 135i. Er setzt sich dank der Mehrleistung und der besseren Platzverhältnisse in

fast allen Kapiteln durch. Er erinnert an die Zeiten, als unzählige BMW-Fans von einem 2002 ti träumten. Besonders die Jüngeren konnten sich damals kaum zurückhalten und werden das auch jetzt nicht machen, zumal das Preis-/Leistungsverhältnis stimmt. Der TT ist ein klassisches Coupé mit wenig Platz und guten Fahrleistungen. Straff abgestimmt, zeigt er deutlich seine Bestimmung. Spaß macht er aber auch.

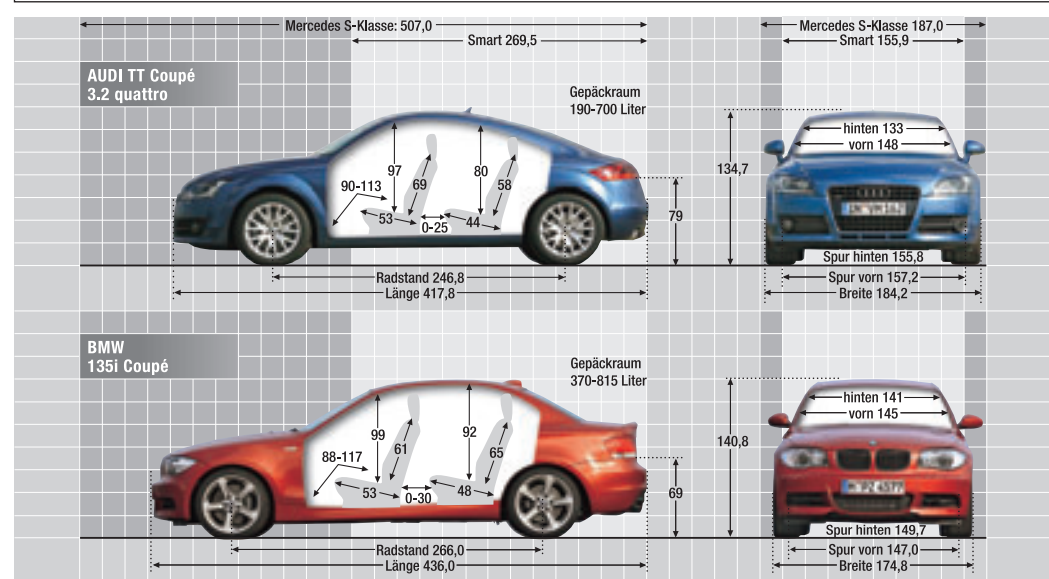


Symmetrisch: Der TT 3.2 ist rundum im Format 245/45 R 17 besohlt



Auf großem Fuß: Serienmäßig steht der 135i auf 18-Zoll-Mischbereifung

**ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK**



**TECHNIK**

MOTOR	AUDI TT 3.2 QUATTRO	BMW 135i COUPÉ
Zylinder/Ventile pro Zylinder	V6 / 4	R6 / 4, Biturbo
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette
Bohrung/Hub	84,0 / 95,9 mm	84,0 / 89,9 mm
Hubraum	3189 cm³	2979 cm³
Verdichtung	11,3 : 1	10,2 : 1
Leistung	184 kW/250 PS bei 6300/min	225 kW/306 PS bei 5800/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2500/min	400 Nm bei 1300 - 5000/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Getriebe	6-Gang-automatisiert	6-Gang, manuell
Antrieb	Allrad, permanant, Sperrdiff.	Hinterrad, Sperrdiff.

**FAHRWERKE**

Fahrwerk	Audi TT 3.2 Quattro	BMW 135i Coupé
Lenkung	Zahnstange; Servo, elektromechanisch	Zahnstange; Servo, elektromechanisch
Wendekreis l / r	10,0 / 10,1 m	9,9 / 9,9 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	vorn: 245 / 45 R 17 Y hinten: 245 / 45 R 17 Y	vorn: 215 / 40 R 18 Y hinten: 245/35 R 18 Y
Testbereifung	vorn: 245 / 45 R 17 Y hinten: 245/45 R 17 Y	vorn: 215 / 40 R 18 Y hinten: 245/35 R 18 Y
Felgen	8,5 x 17	v: 7,5 x 18, h: 8,5 x 18
Reifenmarke	Michelin Primacy HP	Bridgestone Potenza RE 050A RSC

**MESSWERTE**

GEWICHTE	Audi TT 3.2 Quattro	BMW 135i Coupé
Leergewicht Werk / Testwert	1505 / 1518 kg	1560 / 1612 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1830 kg	1925 kg
Effektive Zuladung	312 kg	313 kg
Anhängelast geb./ungebr.	- / - kg	- / - kg
Dachlast / Stützlast	75 / - kg	75 / - kg

**FAHRLEISTUNGEN**

0 - 40 km/h	1,5 s	1,8 s
0 - 60 km/h	2,5 s	2,6 s
0 - 80 km/h	3,7 s	3,9 s
0 - 100 km/h	5,3 s	5,2 s
0 - 120 km/h	7,2 s	7,3 s
0 - 140 km/h	9,7 s	9,3 s
0 - 160 km/h	12,8 s	11,7 s
0 - 180 km/h	16,8 s	15,4 s
60 - 100 km/h	2,7 s	2,6 s
80 - 120 km/h	3,5 s	3,4 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h
Handling	1 : 47,3 min	1 : 46,9 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	64,5 km/h	65,2 km/h

**BREMSWEGE**

Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,4 m	35,9 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	36,2 m	34,7 m

**GERÄUSCHE**

Standgeräusch	42 dB(A)	50 dB(A)
Vorbeifahrgeräusch	73 dB(A)	73 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	54 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	66 dB(A)	63 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	70 dB(A)	67 dB(A)

**VERBRÄUCHE**

Testverbrauch	13,0 l / SP 100 km	12,34 l / SP 100 km
Tankinhalt	60 l	53 l
Reichweite	462 km	431 km
EU-Verbrauch	9,4 l SP / 100 km	9,2 l SP / 100 km

**ABGAS-EMISSIONEN**

Kohlendioxid CO <sub>2</sub>	224 g/km	220 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,268 g/km	0,180 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,029 g/km	0,056 g/km
Stickoxid NO <sub>x</sub>	0,013 g/km	0,003 g/km
Rußpartikel	-	-

**AUSSTATTUNG/PREIS**

MODELL	Audi	BMW
GRUNDPREIS	40 950 €	38 950 €

**AZ-NORMAUSSTATTUNG**

Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie
Metalllackierung	615 €	640 €
Radio mit CD	Serie	Serie
SitzhöhenEinstellung	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie
<b>SUMME</b>	<b>615 €</b>	<b>640 €</b>

**PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG**

Günst. Ausstattung <sup>1</sup>	-	-
<b>GESAMTPREIS</b>	<b>42 565 €</b>	<b>39 590 €</b>

**SICHERHEIT/PREIS**

**SICHERHEITSAUSSTATTUNG**

Adapt. Bremsl./Warnbl.	Serie	Serie
Aktive Kopfstützen	Serie	-
Bremsassistent	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie
Isofix	Serie	Serie
Kopf-Airbag	Serie	Serie
Kurven-/Abbiegelicht	350 €	410 € <sup>2</sup>
Notlauf-Reifen	255 €	Serie
Reifenpannen-Anzeige	80 €	Serie
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-
Xenonlicht	Serie	820 €
Abstandsradar	-	-
Aut. abbl. Außenspiegel	340 €	480 € <sup>3</sup>
Aut. abbl. Innenspiegel	245 € <sup>4</sup>	160 €
FH mit einklemmschutz	Serie	Serie
Fernlichtassistent	-	-
Frontkamera	-	720 €
Lichtsensor/Tagfahrlicht	Serie	120 € <sup>5</sup>
Nachtsichtassistent	-	-
Nebelscheinwerfer	Serie	-
Notrufnummer	-	2660 € <sup>6</sup>
Regensensor	4	5
Rückfahrkamera	-	481 €
Toter-Winkel-Warnung	-	-

<sup>1</sup> gemäß AZ-Normausstattung; <sup>2</sup> nur mit Xenonlicht; <sup>3</sup> mit aut. abbl. Innenspiegel, Außenspiegel elektrisch anklappbar; <sup>4</sup> Paket aut. abbl. Innenspiegel, Licht- und Regensensor; <sup>5</sup> Paket Licht- und Regensensor; <sup>6</sup> mit Navigationssystem

**WARTUNG/GARANTIE**

**WARTUNGSINTERVALLE**

Ölwechsel	lt. Anzeige	lt. Anzeige
Inspektion	24 Monate	24 Monate
Werkstattkosten <sup>1</sup>	535 €	520 €

**GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG**

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/-	2 Jahre/-
Lack	3 Jahre/-	3 Jahre/-
Durchrostung	12 Jahre/-	12 Jahre/-
Mobilität	unbegr.	5 Jahre

**WERTVERLUST**

nach 4 Jahren	24 006 €	21 305 €
nach 4 Jahren	55,7 %	54,7 %

**FIXKOSTEN**

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR	Audi	BMW
Haftpflicht Typkl./Kosten	15/435 €	20/588 €
Vollkasko Typkl./Kosten	24/1020 €	25/1124 €
Teilkasko Typkl./Kosten	25/226 €	25/226 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	216 €	203 €

<sup>1</sup> Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; <sup>2</sup> Händlergarantie

**GESAMTBEWERTUNG**

KAROSSERIE	Audi	BMW
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	63
Raumangebot hinten	100	5
Übersichtlichkeit	70	35
Bedienung/Funktion	100	89
Kofferraumvolumen	100	16
Variabilität	100	23
Zuladung/Anhängel.	50/30	12
Sicherheitsausstatt.	150	91
Qualität / Verarbeitung	100/100	175
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>509</b>

**FAHRKOMFORT**

Sitzkomfort vorn	150	125	110
Sitzkomfort hinten	100	5	45
Ergonomie	150	124	120
Innengeräusche	50	33	42
Geräuschdruck	100	72	81
Klimatisierung	50	34	22
Federung leer	200	118	129
Federung beladen	200	119	129
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>630</b>	<b>678</b>

**MOTOR/GETRIEBE**

Beschleunigung	200	182	183
Zwischenspur	75	68	69
Höchstgeschwindigk.	200	120	120
Getriebeabstufung	100	95	89
Schaltung	-	-	-
Kraftentfaltung	50	36	39
Laufkultur	100	80	86
Verbrauch	250	125	134
Reichweite	25	7	6
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>713</b>	<b>726</b>

**FAHRDYNAMIK**

Handling	150	85	87
Slalom	100	73	76
Lenkung	100	85	87
Geradeauslauf	50	47	44
Dosierbarkeit der Bremse	25	18	21
Bremsweg kalt	150	76	91
Bremsweg warm	150	88	103
Traktion	100	83	58
Fahrsicherheit	150	128	136
Wendekreis	25	21	22
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>704</b>	<b>725</b>

**UMWELT/KOSTEN**

Emissionswerte	100	86	85
Grundpreis	650	136	148
AZ-Normausstattung	25	19	19
Wertverlust <sup>2</sup>	50	14	16
Werkstattkosten <sup>3</sup>	20	15	15
Versicherung	40	31	28
Steuer	10	8	8
Kraftstoff	55	24	25
Garantie/Gewährleist.	50	28	20
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>361</b>	<b>364</b>

**SUMME**

SUMME	5000	2917	3034
-------	------	------	------

**PLATZIERUNG 21**

<sup>1</sup> maximal erreichbare Punktzahl; <sup>2</sup> ermittelt durch die DAT; <sup>3</sup> ermittelt durch den ADAC