

Audi TT Coupé 2.0 TFSI

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (147 kW/200 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der Audi TT ist eine Design-Ikone und Design-Ikonen sind unantastbar. Trotzdem hat Audi es getan und den TT verändert, neu definiert, neu interpretiert. Mit dem Ziel, die Ikone in ihrer zweiten Generation noch konsequenter zu machen. Form, die der Funktion entspringt - das ist das neue Audi TT Coupé. Mehr Schub, weniger Verbrauch - der 2,0-l-Vierzylinder mit Turboaufladung und FSI-Technologie: 147 kW (200 PS) zieht bereits aus niedriger Drehzahl kräftig durch und sorgt für überlegene Fahrleistungen, wenn man ihn tritt. Fazit: Das neue Audi TT Coupé, die zweite Generation - angetreten, um erneut Maßstäbe zu setzen. **Karosserievarianten:** Roadster. **Konkurrenten:**

Alfa Brera, Alfa GT Coupé, BMW Z4, Chrysler Crossfire, Hyundai Coupé, Nissan Z 350, Peugeot 407 Coupé.

- + sehr gute Verarbeitung
- + vorn viel Platz
- + kräftiger Turbomotor
- + sicheres Fahrverhalten
- + kurze Bremswege
- + hohes Sicherheitsniveau
- + großes Werkstattnetz
- kleiner Kofferraum



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung

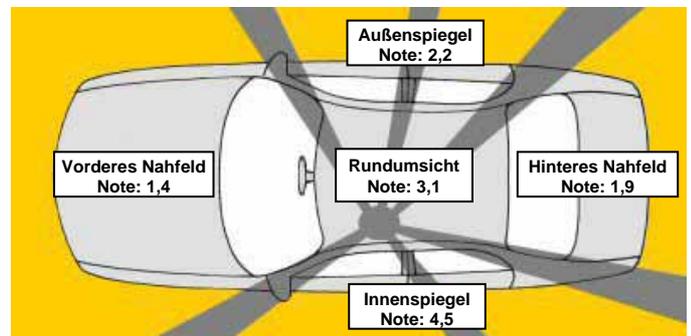
Note: 1,8

- + Die Verarbeitung des TT macht einen hochwertigen Eindruck, sowohl die Karosserie wie auch der Innenraum zeugen von guter Qualität. Zahlreiche Aluminium-Elemente veredeln das Interieur, Lederausstattung gibt es in verschiedenen Variationen optional. Ein weitgehend glattflächiger Unterboden und ein bei 120 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler sorgen für verringerten Luftwiderstand und höheren Abtrieb.
- Die Karosseriefanken sind nicht gegen seitliche Rempler geschützt. Auch die Stoßfänger haben keinerlei Kunststoffleisten und bieten nur ein geringes Schutzpotenzial. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit eingeschlossen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bereits bei kleinsten Beschädigungen als wenig brauchbar erweist.

Sicht

Note: 2,6

- Die Rundumsicht ist durchschnittlich, für Sportwagenverhältnisse sogar recht gut, weil die hinteren Pfosten nicht allzu breit sind.
- + Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt, durch die weit nach unten reichende Heckscheibe ist rückwärts Einparken einfach. Gegen Aufpreis sind Einparkensensoren erhältlich.
- Im kleinen Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Der Einstellbereich des linken Außenspiegels ist für weit hinten sitzende Personen zu gering.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,2

- Die Türen sind groß und lassen sich sehr weit öffnen. Trotzdem steigt man nicht gerade leicht ein und aus, weil ein breiter Schweller überwunden werden muss und die Sitze hochgezogene Flanken haben.
- + Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 5,0

- Der Kofferraum fasst nur 220 l Gepäck, das ist selbst für einen Sportwagen zu wenig. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es 400 Liter.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,9

Das Gepäck muss über eine 81 cm hohe Bordwand gehoben werden, das Format des Kofferraums ist aber zweckmäßig.

- Ohne Fernbedienung lässt sich der Kofferraum von hinten nicht öffnen und auch mit der Fernbedienung meist nur widerwillig und nach häufigem Drücken der zuständigen Taste.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die beiden Lehnen der Rücksitze lassen sich mit wenigen Handgriffen klappen. Für 150 € gibt es am Boden ein Spannetz, mit dem kleines Gepäck rutschsicher verstaut werden kann.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 1,8

- + Der TT ist vergleichsweise einfach zu bedienen, denn er hat nur wichtige Schalter. So kommt man bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Alles liegt gut zur Hand - das Lenkrad, das sich individuell anpassen lässt und auch der Schalthebel. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und befinden sich gut im Blickfeld des Fahrers. Das optional erhältliche Navigationssystem ist intuitiv zu bedienen. Beide Vorderfenster haben Antippautomatik. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontroll- bzw. Warneinrichtungen.
- Die Kontrollen für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind schlecht zu sehen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es sind zu wenig Ablagen vorhanden, das Handschuhfach ist klein.



Der TT punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit. Der Innenraum erinnert in seinen Details an den Vorgänger und setzt dessen Designlinie konsequent fort.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

- + Das Raumgefühl ist großzügig, auch weil man viel Abstand zur Frontscheibe hat. Selbst 1,95 m große Personen finden bequem Platz.

Raumangebot hinten*

Note: 5,5

- Hinten können nur Personen bis 1,50 m Größe sitzen (s. Aufkleber).

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,3

- + Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, wie das zu einem richtigen

Sportwagen gehört, bietet dennoch einen gewissen Komfort. Meist liegt der TT ruhig auf der Fahrbahn, schwingt nur etwas stark aus den Federn, wenn das Tempo sehr hoch und die Straßenoberfläche uneben ist. Dieses Manko lässt sich aber durch Druck auf die Taste "härtere Stoßdämpfung" (Audi magnetic rial, Aufpreis) ändern, dann liegt der Wagen ruhiger auf der Fahrbahn, federt aber härter.

Sitze

Note: 2,0

- + Die Sitze sind straff gepolstert, bieten dennoch recht guten Komfort. Die Form ist körpergerecht, die Seitenabstützung in Kurven gut. Selbst sehr große Fahrer sitzen entspannt, weil sich der Sitz angenehm tief stellen lässt. Für den linken Fuss gibt es eine große Abstellplatte und für das rechte Knie eine gepolsterte Seitenabstützung. Leider fehlt den Sitzen eine Höheneinstellung.
- Auf den Lederbezügen schwitzt man bei Sommertemperaturen schnell.

Innengeräusch

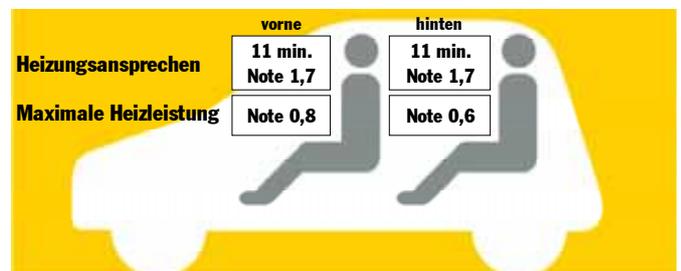
Note: 3,1

- + Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück, bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche.

Heizung, Lüftung

Note: 1,4

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)
- + Eine Klimaautomatik mit sonnenstandsabhängiger Regelung ist serienmäßig. Der Turbomotor entwickelt genügend Abwärme, um die Luft in dem kleinen Innenraum schnell und nachhaltig zu erwärmen. Temperatur und Luftverteilung lassen sich individuell einstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,3

Fahrleistungen*

Note: 1,0

- + Der Motor hängt sehr gut am Gas, wirkt für einen Zweiliter-Turbo-Motor sehr kräftig. Er ist durchzugsstark, entwickelt aber erst richtig sein Temperament, wenn er ausgedreht wird. Auch ist die Endgeschwindigkeit hoch, was auf geringen Luftwiderstand hindeutet.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Der Rückwärtsgang hakt manchmal etwas, lässt sich aber geräuschlos einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Durch die sechs Fahrstufen ist ein großes Übersetzungsfeld abgedeckt. Das ermöglicht schnelles Spurten beim Start, müheloses Überholen, sowie hohe Geschwindigkeiten bei moderater Drehzahl.

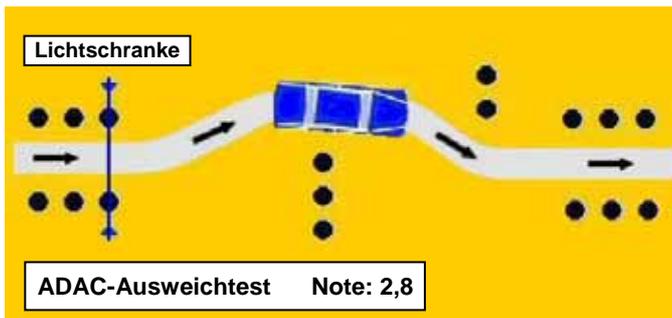
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,9

- + Das straffe Fahrwerk mit den breiten Reifen und ESP sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität, nur bei sehr hohem Tempo in welliger Kurve kommt es zu einer leichten Unruhe zu merken, die aber bei Aktivierung der härteren Stoßdämpfung reduziert wird. Gegen Aufpreis sind pannensichere Run-Flatreifen und eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der TT ist erst stabil, wechselt aber dann ziemlich plötzlich vom Untersteuern ins Übersteuern. Das ESP greift aber noch rechtzeitig effizient und deutlich ein, um den Wagen vor dem Schleudern zu bewahren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Wieselflink, leicht untersteuernd durchheilt der TT die Kurven - mögliche Tempi sind sehr hoch. Falls die Grenzggeschwindigkeit doch einmal überschritten wird, hilft auch hier das serienmäßige ESP die Schleudergefahr zu reduzieren.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und der kleine Wendekreis unterstützen die Handlichkeit des kleinen Wagens.

Bremse

Note: 1,0

- + Die Bremse spricht selbst bei hohem Tempo sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 m bis zum Stillstand notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Aufpreisreifen: 245/40-18).

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,6

Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP. Xenon und dynamisches Kurvenlicht kostet extra. Das dritte Bremslicht hat LSD-Technik. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

- Safesicherung bedeutet Einsperren unbeabsichtigt möglich.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,6

- + Neben den Frontairbags sind Seiten- und seitliche Kopfairbags installiert. Die Kopfstützenhöhe bietet Personen bis ca. 1,80 m Schutz, haben optimal geringen Abstand zum Kopf. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Die Kopfstützen sind in der Höhe nicht fest arretiert.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden. Dann lassen sich Kindersitz-Systeme dank fest installiertem Gurtschloss und üppiger Gurtlänge leicht und sicher unterbringen. Gegen Aufpreis ist ein Isofix-System erhältlich.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

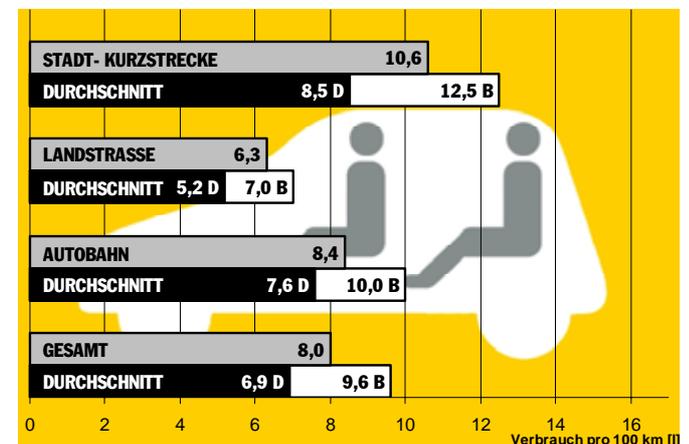
- + Die Kontur der Front ist "fußgängerfreundlich" gestaltet. Weniger dagegen der Bereich der Fronthaube, weil sich knapp darunter unnachgiebige Teile des Motors befinden.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,0

Verbrauch*

Note: 3,3



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Der mittlere Verbrauch liegt bei durchschnittlichen 8,0 l Super Plus auf 100 km. Im Einzelnen sind das innerorts 10,6 l, außerorts 6,3 und auf der Autobahn 8,4 l SuperPlus.

Abgas

Note: 0,8

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,8

Betriebskosten

Note: 3,7

Trotz des wesentlich teureren Preises für den SuperPlus-Kraftstoff halten sich die Ausgaben fürs Tanken beim Audi TT 2.0 TFSI noch im durchschnittlichen Rahmen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,3

Der Zahnriemen des 2.0 Liter Benziners muss nach 180.000 km gewechselt werden.

+ Der TT besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Erstzulassung Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie relativ hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,7

+ Der TT steht hoch im Kurs und lässt sich auch nach Jahren zu einem guten Preis wieder verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung

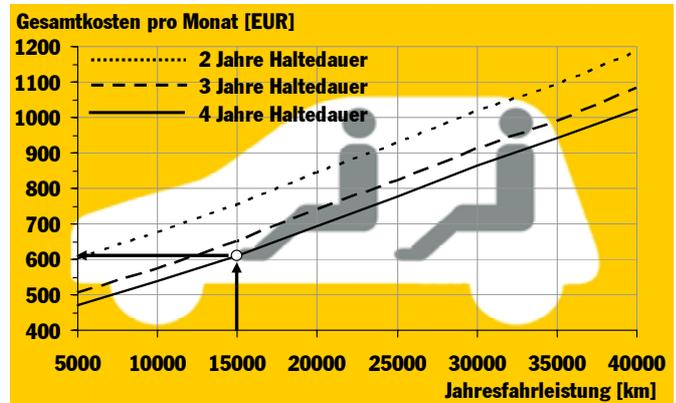
Note: 3,9

Der Anschaffungspreis liegt gerade noch im durchschnittlichen Rahmen, allerdings erhält man einen gut ausgestatteten Sportwagen für's Geld.

Fixkosten

Note: 2,0

+ Den höheren Betriebskosten stehen andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Mit einer Typklasseneinstufung von nur 13 verdient sich der Audi TT die Bestnote in der Haftpflichtversicherung in seiner Klasse. Der guten Benotung kann selbst die nur durchschnittliche Einstufung in der Vollkasko da nichts mehr anhaben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 610 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TFSI	3.2
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm].....	4/1984	6/3189
Leistung [kW(PS)].....	147(200)	184(250)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min.....	280/1800	320/2500
0-100 km/h[s].....	6,6	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h].....	240	250
Verbrauch pro 100 km [l].....	8,0SP	10,8SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/25	15/24/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	610	810
Grundpreis[Euro]	31900	39900

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1984 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,6/6,3/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß	191 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4178 mm/1842 mm/1352 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	685 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	610 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/25
Grundpreis	31900 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (zuzüglich Xenon)	340 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	380 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro
Runflat-Reifen	ab 1050 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	850 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	nicht erhältlich
Navigationssystem	1030 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1380 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	320 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	600 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Serie mit Xenon)	260 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,1
Karosserie/Kofferraum	3,2
Verarbeitung	1,8
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	5,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,8
Bedienung	1,8
Raumangebot vorne*	2,6
Raumangebot hinten*	5,5
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,3
Sitze	2,0
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	1,4
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	1,0
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,9
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,5
Bremse	1,0
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,0
Verbrauch*	3,3
Abgas	0,8
Wirtschaftlichkeit*	2,8
Betriebskosten*	3,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	1,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,9
Fixkosten*	2,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Oktober 2006