

Audi TT Roadster 2.0 TFSI

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue Audi TT Roadster - wieder ein echter Sportwagen - überzeugt mit unverwechselbarer Klarheit in seinen ursprünglichen Linien. Die athletische Silhouette und das muskulöse Heck formen einen Sportwagen, der Purismus in seiner schönsten Form verkörpert. Mehr Schub, weniger Verbrauch - der 2,0-l-Vierzylinder mit Turboaufladung und FSI-Technologie mobilisiert 147 kW (200 PS), zieht bereits aus niedriger Drehzahl kräftig durch und sorgt für überlegene Fahrleistungen. Trotz neuer Technik ist der TT kein Kostverächter, schlürft bei flotter Gangart kräftig vom teuren Super Plus. Die Karosserie ist verwindungsstabil, nichts schüttelt und nichts klappert, auch wenn die Straße noch so schlecht ist. Die Verdecktechnik ist dem Porsche Boxster nachempfunden, so lässt sich das Dach während der Fahrt bis 50 km/h vollautomatisch öffnen und wieder schließen (kostet extra). Fazit: Der TT macht riesig Spaß, wer ungerne schaltet, kann ihn mit S-tronic nehmen. Und für besonders Eilige gibt's einen 3,2 l-Sechszylinder-Motor inklusive Allradantrieb. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** Alfa Spider, BMW Z4, Chrysler Crossfire, Honda S 2000, Mercedes SLK, Porsche Boxster.

- + sehr gute Verarbeitung
- + Verdeckfunktion beim Fahren
- + viel Platz
- + kräftiger Turbomotor
- + sicheres Fahrverhalten
- + kurze Bremswege
- + hohes Sicherheitsniveau
- + wertstabil
- + großes Werkstattnetz
- kleiner Kofferraum
- hinten schlechte Sicht
- kein Reserverad
- teuer in Anschaffung



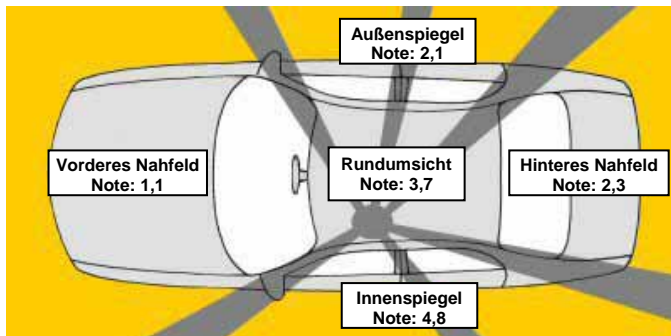
Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 1,4

- + Die Verarbeitung des TT macht einen hochwertigen Eindruck, sowohl die Karosserie wie auch der Innenraum zeugen von guter Qualität. Ob geschlossen oder geöffnet, nichts schüttelt und nichts



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. 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.

klappert, auch wenn die Straße noch so schlecht ist. Gegen Aufpreis gibt es ein vollautomatisches Verdeck. Es öffnet und schließt innerhalb kurzer Zeit, sogar während der Fahrt, bis 50 km/h. Im Innenraum veredeln zahlreiche Aluminium-Elemente Armaturenbrett und Seiten. Lederausstattung gibt es optional in verschiedenen Variationen. Ein weitgehend glattflächiger Unterboden und ein bei 80 km/h ausfahrender Heckspoiler sorgen für verringerten Luftwiderstand und bessere Bodenhaftung.

- Die Karosseriefanken sind gegen seitliche Remppler ungeschützt. 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, dessen Handhabung schwierig ist.

Sicht

Note: 2,4

- + Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt. Gegen Aufpreis gibt es Xenon-scheinwerfer, mit ihnen ist auch ein Tagfahrlicht vorhanden. Zusätzlich kann auch noch dynamisches Kurvenlicht bestellt werden.

- Die Rundumsicht ist mäßig. Besonders wenn das Dach zu ist, sieht man nach schräg hinten sehr wenig, denn nicht nur der große Stoffanteil des Daches, sondern auch der rechte der ungeschönen Überrollbügel stören. So kann man sehr leicht beim Abbiegen einen Fußgänger oder Radler übersehen. Die optional erhältlichen Einparkensoren sind sehr zu empfehlen, denn Rückwärtsfahren ist ohne sie schwierig. Im Innenspiegel ist wenig zu sehen, da hier auch die Überrollbügel im Weg stehen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

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. Bei offenem Dach ist der Zustieg wesentlich leichter, da man sich nicht mehr bücken muss. Die Windschutzscheibe ist auch nicht allzu schräg, um zu stören.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen, sondern auch die Fenster öffnen und schließen, nicht aber das Verdeck.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Der Kofferraum fasst 230 l Gepäck, das Volumen bleibt bei offenem Dach voll erhalten.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,0

Das Gepäck muss über eine 80 cm hohe Bordwand gehoben werden, die Ladeöffnung ist aber groß. Das Format des Kofferraums ist recht flach.

- Ohne Fernbedienung lässt sich der Kofferraum von hinten nicht öffnen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,8

Gegen Aufpreis gibt es einen Skisack. Unter dem Bodenbrett befindet sich eine kleine Ablage.

Innenraum

Note 2,4

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 Ganghebel, der gegen Aufpreis mit kürzeren Schaltwegen zu haben ist. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und befinden sich in der Sichtachse des Fahrers. Das optional erhältliche Navigationssystem ist intuitiv einzustellen. Beide Vorderfenster haben Antippautomatik. Für alle wich-



Der identische Innenraum wie beim TT Coupé punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit. Das originelle Design erinnert an den Vorgänger und setzt dessen Designlinie konsequent fort.

tigen Funktionen gibt es Kontroll- bzw. Warneinrichtungen.

- Die Kontrollen für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind schlecht zu sehen. Die Fensterheber funktionieren nach dem Aussteigen nicht ohne die Zündung wieder einzuschalten. Es sind zu wenig Ablagen vorhanden, das Handschuhfach ist klein.

Raumangebot*

Note: 2,6

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

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 jedoch durch Betätigung der Taste "härtere Stoßdämpfung" (Audi magnetic ride, gegen Aufpreis) ändern, dann liegt der Wagen ruhiger auf der Fahrbahn, dämpft 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 Neigungseinstellung.
- Auf den Lederbezügen (Aufpreis) schwitzt man bei Sommertemperaturen schnell.

Innengeräusch

Note: 3,2

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

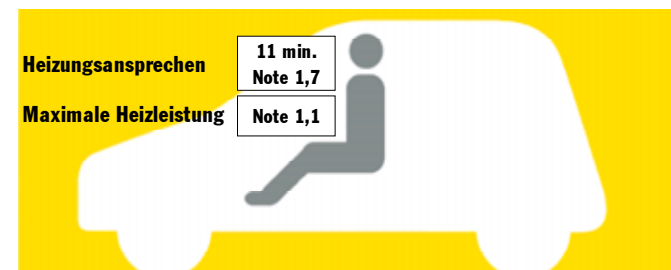


Zum Schutz vor unangenehmer Zugluft gibt es gegen Aufpreis ein elektrisch ausfahrbares Windschott.

Heizung, Lüftung

Note: 1,2

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Klimaanlage ist serienmäßig, die Klimaautomatik mit sonnenstandsabhängiger Regelung kostet extra. Der Turbomotor



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

entwickelt genügend Abwärme, um die Luft in dem kleinen Innenraum schnell und nachhaltig zu erwärmen. Temperatur und Luftverteilung lassen sich individuell einstellen. Gegen Aufpreis gibt es ein elektrisch ausfahrendes Windschott, dann sind die Luftverwirbelungen bei offenem Verdeck moderat, selbst wenn das Tempo höher ist.

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. Die Endgeschwindigkeit ist hoch, was auf einen 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, für 195 € sind die Wege verkürzt. Der Rückwärtsgang hakht 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 1,6

Fahrstabilität

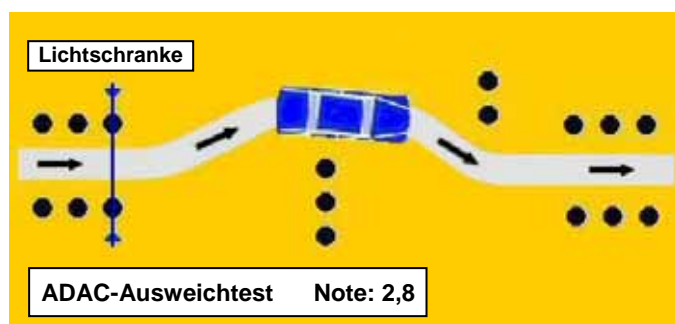
Note: 2,0

- + Das straffe Fahrwerk mit den breiten Reifen und ESP sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität, nur bei sehr hohem Tempo in welliger Kurve ist eine leichte Unruhe zu merken, die aber bei Aktivierung der härteren Stoßdämpfung reduziert wird. Durch die Schlupfkontrolle wird die Neigung zum Durchdrehen der Antriebsräder, wenn stark beschleunigt wird, verringert. Gegen Aufpreis sind pannensichere Runflat-Reifen und ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der TT ist erst stabil, wechselt 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.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Leicht untersteuernd fährt der TT sicher durch die Kurven, die



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.

möglichen Tempi sind hoch. Falls die Grenzgeschwindigkeit doch einmal überschritten wird, hilft auch hier das serienmäßige ESP, durch gezieltes Bremsen und Gaswegnehmen die Gefahr des Überschiebens oder gar Ausbrechens zu reduzieren.

Lenkung*

Note: 1,6

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

Bremse

Note: 0,9

- + 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 - Assistenzsysteme

Note: 2,5

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.

- Durch die Safesicherung kann versehentlich eine Person eingesperrt werden.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Außer den Front- sind Seitenairbags installiert. Die Kopfstützen bieten 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. Stabile Stahlbügel hinter den Kopfstützen sollen die Insassen bei einem Überschlag besser schützen.
- Die Kopfstützen sind in der Höhe nicht fest arretiert.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden. Dann lassen sich Kindersitz-Systeme dank fest installiertem Gurtschloss und üppiger Gurtlänge leicht und sicher unterbringen.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

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

Verbrauch/Umwelt

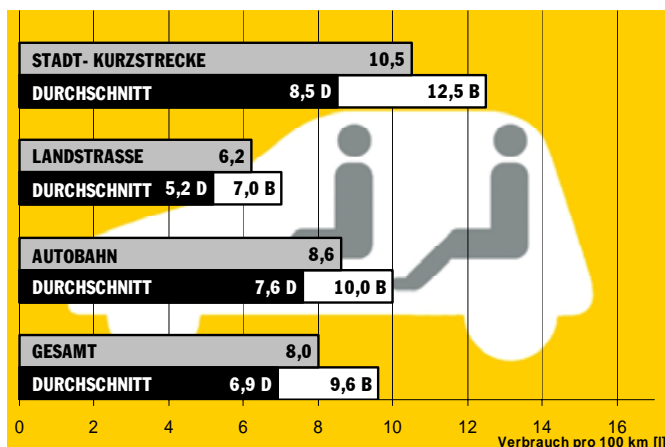
Note 2,0

Verbrauch*

Note: 3,2

Der mittlere Verbrauch liegt bei durchschnittlichen 7,8 l Super Plus

auf 100 km. Im Einzelnen sind das innerorts 10,7 l, außerorts 6,2 und auf der Autobahn 8,6 Liter.



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

Abgas

Note: 0,8

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,6

Betriebskosten

Note: 3,8

Verglichen unter Benzinern kann der TT Roadster noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Preise für SuperPlus-Kraftstoff sogar noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,8

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der Zahnriemen muss spätestens nach 180.000 km gewechselt werden.

+ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar

2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,1

+ Die Wertstabilität des Audi Roadsters bewegt sich seit jeher schon auf hohem Niveau. Auch nach Jahren lässt er sich gut wieder an den Mann bringen.

Kosten für Neuanschaffung

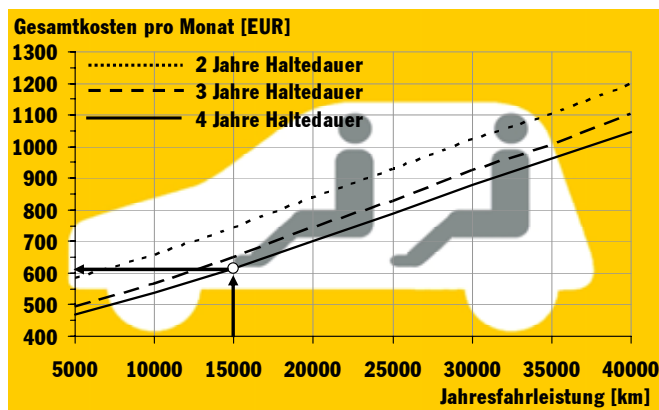
Note: 4,1

- Die Sache hat nur einen Haken: Mit knapp 34.000 Euro Grundpreis ist die schwächere Variante des Audi TT Roadster alles andere als ein Schnäppchen.

Fixkosten

Note: 1,8

+ Auf erfreulich niedrigem Niveau liegt der Audi auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung. Neben der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren sorgt vor allem die sehr niedrige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung für günstigere Beiträge. Die Vollkasko liegt dagegen noch im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 612 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TFSI	3.2
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
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]	6,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,0SP	10,8SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/25	15/24/25
Steuer pro Jahr[Euro]	135	216
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	613	834
Grundpreis[Euro]	33.800	43.800

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster

KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht
 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	5100U/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	10,95 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,5/6,2/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	186 g/km/ 190 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4178 mm/1842 mm/1358 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/225 kg
Kofferraumvolumen	230 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	685 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	166 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	308 Euro
Monatliche Gesamtkosten	612 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/25
Grundpreis	33.800 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Runflat-Reifen (ab)	1.075 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/1.365 Euro°
Navigationssystem	ab 1.055 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 1.670 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	475 Euro
Lackierung Metallic	615 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	265 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 November 2007