



Audi TT Coupé 2.0 TFSI

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(155 kW / 211 PS)

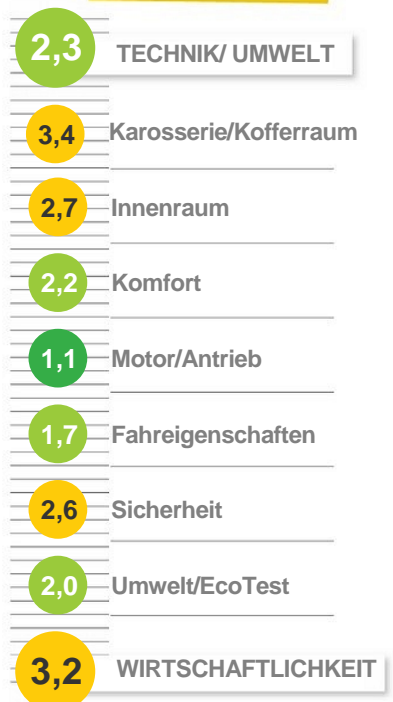
Das aktuelle Facelift des Audi TT beinhaltet rein äußerlich nur geringe optische Änderungen. Der Motor wurde dagegen deutlich modifiziert und leistet nun 211 PS. Die Fahrleistungen fallen dank des deutlich höheren Drehmoments sehr souverän aus. Der Verbrauch konnte dagegen deutlich gesenkt werden. Beim ADAC-EcoTest reicht es mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,0 l auf 100 km locker für vier Sterne. Im Innenraum hat sich wenig getan. Das Raumangebot vorne ist nur durchschnittlich. Die hinteren Sitze sind selbst für Notfälle nicht zumutbar, da kaum Kopf- und Beinfreiheit vorhanden sind. Der Kofferraum fällt zwar nicht groß aus, zeigt sich aber durch die klappbaren Rücksitzlehnen recht variabel. Das sportliche Fahrwerk mit optionalen adaptiven Dämpfern und die präzise Lenkung sorgen für hohen Fahrspaß. Insgesamt ein sportliches Coupé, das trotzdem eine gewisse Alltagstauglichkeit besitzt, leider aber teuer in der Anschaffung ist. Der TT 2,0 TFSI kostet mit Frontantrieb und Schaltgetriebe 33.700 Euro. Quattro-Antrieb und ein Automatikgetriebe sind optional zu haben. **Karosserievarianten:** Roadster **Konkurrenten:** Alfa Romeo Brera, Nissan 370Z, Peugeot RCZ, Porsche Cayman

+ gute Fahrleistungen, gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, präzise Lenkung

- kleiner Kofferraum, hinten wenig Platz



ADAC-URTEIL



3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des TT Coupés hinterlässt einen hochwertigen Eindruck, sowohl die Karosserie als auch der Innenraum können überzeugen. Zahlreiche Aluminium-Elemente veredeln das Interieur, Lederausstattung gibt es in verschiedenen Variationen gegen Aufpreis. Ein weitgehend glattflächiger Unterboden und ein bei 120 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler sorgen für verringerten Luftwiderstand und höheren Abtrieb. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord. Ein Wagenheber kann ohne Mehrpreis geordert werden. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung geht mit 350 kg noch in Ordnung.

⊖ Die Karosseriefanken sind nicht gegen seitliche Remppler geschützt. Auch die Stoßfänger haben keinerlei Kunststoffleisten und bieten nur ein geringes Schutzpotenzial. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit eingeschlossen, sie muss über einen Schalter in der Fahrertür geöffnet werden, der leicht mit der Heckklappenbetätigung zu verwechseln ist. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bereits bei kleinsten Beschädigungen als wenig brauchbar erweist. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind aber gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

2,5

Sicht

Für einen Sportwagen schneidet der TT bei der Rundumsicht gut ab. Die hinteren Dachpfosten sind nicht allzu breit und schränken die Sicht nach schräg hinten nur wenig ein. Zudem gibt es für die hinteren Sitze keine Kopfstützen, das ist gut für die Sicht, sehr schlecht allerdings für die Sicherheit.

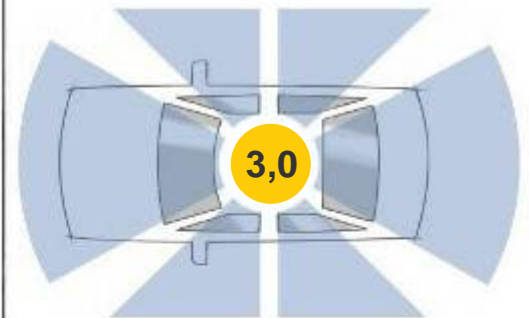
⊕ Die großen Außenspiegel sind beheizbar, der linke besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt. Durch die weit nach unten reichende Heckscheibe ist rückwärts Einparken einfach. Gegen Aufpreis sind Einparkensensoren erhältlich (nur für hinten). Sowohl der Innenspiegel als auch die Außenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht kosten Aufpreis. Zudem lieferbar ist ein Fernlichtassistent, der automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet.

⊖ Im kleinen Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Der Einstellbereich des linken Außenspiegels ist für weit hinten sitzende Personen zu gering.

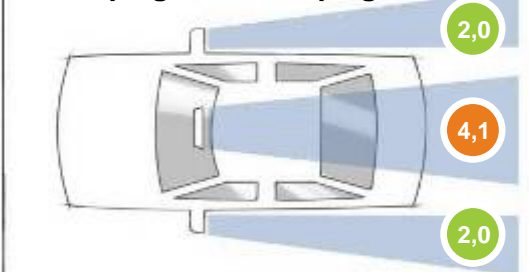


Trotz der niedrigen Fenster ist die Sicht aus dem TT noch befriedigend.

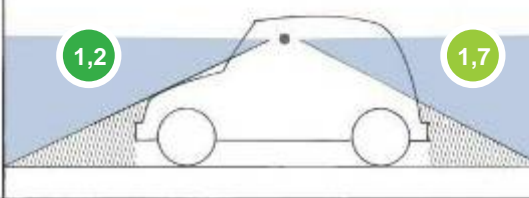
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,9

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung. Damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- ⊖ 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. Wählt man die aufpreispflichtigen Schalensitze (nicht im Testwagen verbaut), gestaltet sich das Ein- und Aussteigen noch schwieriger, da die Seitenwangen extrem stören. Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen gestaltet sich sehr mühsam. Das weit herunter gezogene Dach und der nur schmale Spalt zwischen Vordersitzlehne und B-Säule behindern das Einsteigen stark. Am Dach fehlen Haltegriffe.

4,9

Kofferraum-Volumen*

- ⊖ Der Kofferraum fasst nur magere 220 l Gepäck. Das ist selbst für einen Sportwagen zu wenig. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es dann immerhin 400 Liter.

4,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch die Zugänglichkeit ist aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe zufriedenstellend.

- ⊖ Die Heckklappe lässt sich nur über die Fernbedienung oder über einen Knopf im Innenraum entriegeln. Die große Heckklappe schwenkt dann recht weit auf, das Einladen von Gepäck gestaltet sich allerdings trotzdem umständlich. Die hohe Ladekante und die tiefe Bordwand erfordern beim Einladen von Getränkekisten erhöhten Kraftaufwand.



Mit 220 l Volumen ist der Kofferraum des TT recht klein ausgefallen.

2,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die beiden Lehnen der Rücksitze lassen sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Gegen Aufpreis gibt es am Boden ein Spanngitter, mit dem kleines Gepäck rutschsicher verstaut werden kann. Unter dem Kofferraumboden findet man ein zusätzliches Staufach.

2,7

INNENRAUM

1,7

Bedienung

- ⊕ Der Audi TT überzeugt durch seine gute Ergonomie. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad liegt gut zur Hand, die Pedale sind optimal angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Blickfeld des Fahrers. Das optional erhältliche Navigationssystem lässt sich intuitiv bedienen. Die vorderen Fensterheber haben eine Antippautomatik.



Der TT punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit.

Für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontroll- bzw. Warneinrichtungen. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich sehr einfach bedienen. Das Fahrlicht schaltet sich sensorgesteuert ein und bei einsetzendem Regen passt der Regensensor automatisch die Wischergeschwindigkeit an (beides gegen Aufpreis).

– Die Kontrollleuchten für die Nebelschlussleuchte und Nebelscheinwerfer sind schlecht zu sehen, da sie im Fahrlichtschalter integriert sind. Die Kontrollleuchte für das Fahrlicht ist ebenfalls im Lichtschalter integriert und vom Fahrer sehr schlecht einsehbar. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es sind insgesamt nur wenige brauchbare Ablagen vorhanden, auch das Handschuhfach ist recht klein.

2,7 Raumangebot vorne*

Die relativ hohe Gürtellinie und die schmalen Seitenscheiben vermitteln manchen Personen das Gefühl der Geborgenheit, für andere ist es der Grund einer gewissen Beengtheit.

+ Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen zeigt sich großzügig. Knapp 1,95 m große Personen finden bequem Platz.

5,2 Raumangebot hinten*

– Hinten können nur Personen bis 1,50 m Größe sitzen. Aber selbst für kleinere Kinder dienen die hinteren Plätze bestenfalls als Notlösung. Lange Fahrten können aufgrund der Enge niemandem zugemutet werden.



Der Platz im Fond ist nicht einmal Kindern bis zur nächsten Eisdielen zuzumuten. Viel besser eignen sich die Plätze als zusätzlicher Stauraum fürs Gepäck.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

+ Der Audi TT liegt insgesamt sehr ruhig auf der Straße. Gegen Aufpreis ist eine elektronische Dämpferkontrolle (Audi Magnetic Ride) erhältlich, die auch im Testwagen verbaut war. Das Fahrwerk zeigt sich im Normalmodus ausgewogen, tendenziell straff abgestimmt. Lange Bodenwellen werden gut abgefedert. Einzelhindernisse und gröbere Unebenheiten dringen dagegen etwas stärker in den Innenraum. Seitenneigung ist selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten so gut wie nicht vorhanden. Im Sportmodus straffen sich die Dämpfer. Das Fahrgefühl wird dann noch direkter und sportlicher. Von Komfort kann man dann allerdings nicht mehr sprechen. Insgesamt bietet das Fahrwerk im Normalmodus trotz der sportlichen Abstimmung noch einen gewissen Restkomfort, wodurch das Fahrzeug ein Stück alltagstauglicher wird.

2,3 Sitze

+ Die serienmäßigen Sportsitze bieten einen sehr guten Seitenhalt und sind angenehm konturiert. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen. Eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze gibt es für beide vorderen Insassen gegen Aufpreis.

Die optionalen Schalensitze (nicht im Testwagen) sind sehr straff gepolstert und bieten exzellenten Seitenhalt, sind aber aufgrund des geringeren Komforts und der dann wegfallenden Seitenairbags nur bedingt empfehlenswert.

⊖ Die kaum gepolsterten hinteren Notsitze und die fast senkrecht stehenden Lehnen sorgen selbst bei kleinen Personen für eine unzumutbare Sitzposition.

3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist recht hoch. Das liegt zum einen an den Windgeräuschen, zum anderen ist der Motor immer akustisch präsent. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen auch die Windgeräusche zu.

1,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

+ Eine Klimaautomatik mit sonnenstandsabhängiger Regelung gibt es serienmäßig. Der leistungsstarke Motor entwickelt viel Abwärme, dadurch wird die Luft im kleinen Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die maximale Heizleistung ist ebenfalls tadellos. Temperatur und Luftverteilung lassen sich zufriedenstellend einstellen.

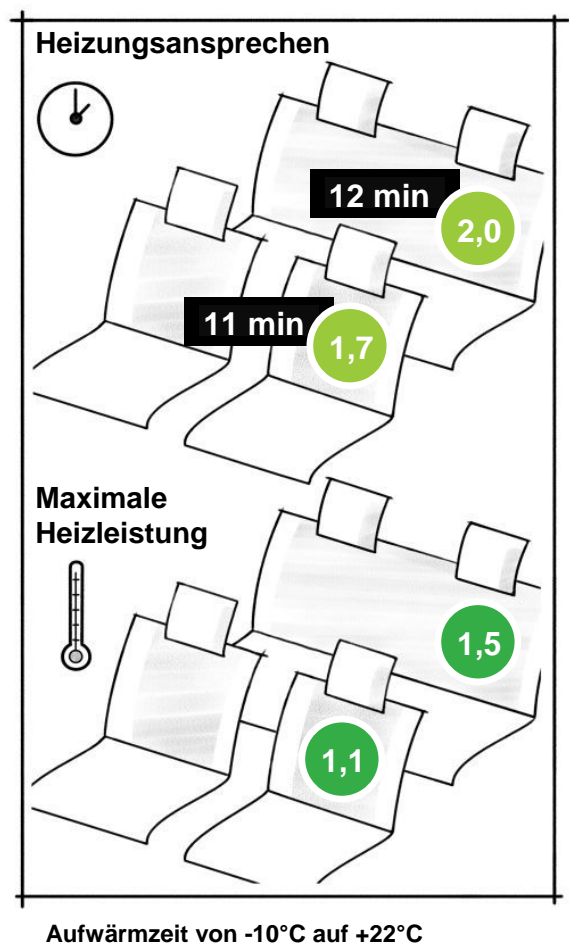
1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Der 211 PS starke Vier-Zylinder mit Turboaufladung sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Das bereits bei 1.600 1/min anliegende maximale Drehmoment von 350 Nm sorgt für sehr gute Elastizitätswerte. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor können sehr gute Beschleunigungswerte erreicht werden. Von 0 auf 100 km/h vergehen laut Hersteller nur 6,0 Sekunden.

2,3 Laufkultur

+ Das Vibrationsverhalten ist benzinertypisch gut. Leichtes Brummen und Dröhnen ist nur bei sehr niedrigen Drehzahlen vorhanden.



1,0 Schaltung

+ Die Schaltwege fallen kurz aus. Es ist zwar optional eine Schaltwegverkürzung erhältlich, allerdings lassen sich die Gänge ohne Verkürzung etwas präziser einlegen. Der Rückwärtsgang hakt manchmal etwas, lässt sich aber geräuschlos einlegen. Eine Schaltpunktanzeige hilft, im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen.

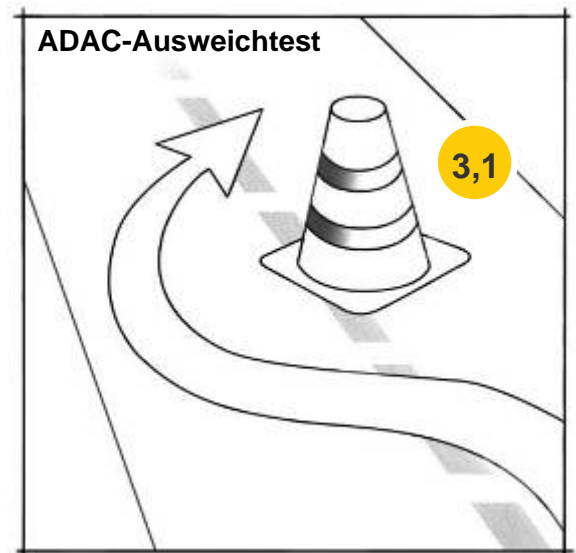
1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt andererseits bei Autobahntempo über Drehzahlreserven.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

+ Das straffe Fahrwerk mit den breiten Reifen und ESP sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Wagen lässt sich praktisch nicht aus der Ruhe bringen. Spurrillen folgt das Fahrzeug trotz der 245 mm breiten Reifen kaum. Beim ADAC-Ausweichtest kann der frontgetriebene TT nur ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug untersteuernd erst leicht, bevor es beim Gegenlenken deutlich mit dem Heck nachdrängt. Das ESP kann zwar Schleudern zuverlässig verhindern, greift aber etwas zu spät ein, wodurch wenig Geschwindigkeit abgebaut wird. Das hohe Drehmoment sorgt speziell bei nasser Fahrbahn schnell für durchdrehende Vorderräder, die Traktionskontrolle könnte hier etwas feinfühlicher eingreifen.



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.

1,2 Kurvenverhalten

+ Wieselflink und leicht untersteuernd durchheilt der TT die Kurven - die möglichen Geschwindigkeiten sind sehr hoch. Falls die Grenzggeschwindigkeit doch überschritten wird, hilft auch hier das serienmäßige ESP die Schleudergefahr zu reduzieren. Geht man in einer schnell durchfahrenen Kurve schlagartig vom Gas, drängt das Heck leicht nach. Die Lastwechselreaktionen sind aber gut beherrschbar.

1,4 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht schon im Normalmodus schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Betätigt man die Sporttaste in der Mittelkonsole (Aufpreis), spricht die Lenkung noch spontaner an und vermittelt noch mehr Fahrbahnkontakt. Die Leichtgängigkeit und der kleine Wendekreis von nur 10,8 m unterstützen die Handlichkeit des kleinen Coupes.

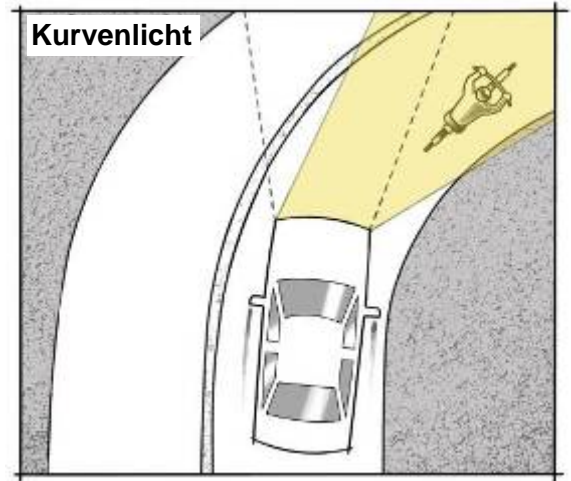
1,7 Bremse

⊕ Die Bremse spricht selbst bei hohem Tempo sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur knapp über 36 m bis zum Stillstand notwendig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, 245/45R17, Bridgestone Potenza RE050A).

2,6 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten (beides Serie) sorgen auch aufpreispflichtige Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht für eine hohe aktive Sicherheit. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr. Ein Reifendruckkontrollsystem, das bei Druckverlust an einem Rad warnt, ist nur gegen Aufpreis lieferbar - unverständlich, dass in dieser Klasse dafür Aufpreis bezahlt werden muss. Ebenfalls optional gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Eine Startsicke rung verhindert versehentliches Anlassen des Motors bei eingelegtem Gang und nicht gedrücktem Kupplungspedal.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Serienmäßig ist der Audi TT mit Front- und Seitenairbags inklusive Kopfschutz ausgestattet. Separate Kopfairbags sind nicht lieferbar. Die Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,80 m ausreichenden Schutz und haben einen geringen Abstand zum Kopf. Nur der Fahrersitz ist mit einem Gurterinnerer ausgestattet.

⊕ An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

⊖ Die hinteren Notsitze verfügen nicht über Kopfstützen, was ein hohes Verletzungsrisiko der hinteren Insassen bei einem Heckcrash bedeutet. Wählt man die optionalen Schalensitze, sind keine Seitenairbags mehr lieferbar. Das ist für ein Straßenfahrzeug schlichtweg inakzeptabel. Es wird dringend empfohlen, auf die Schalensitze als Extra zu verzichten.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Isofix auf dem Beifahrersitz ist Serie, für die hinteren Sitze kostet Isofix aber unverständlicherweise Aufpreis (nicht im Testwagen). Kindersitze lassen sich vorne mit den normalen Gurten einfach und lagestabil befestigen. Hinten gestaltet sich die Kindersicherung aufgrund der ungünstigen Sitzmulden etwas schwieriger, zudem ist die Zugänglichkeit sehr schlecht.

⊖ Aufgrund des geringen Platzes im Fond können die Vordersitze bei montierten Kindersitzen nicht mehr ganz zurück geschoben werden.

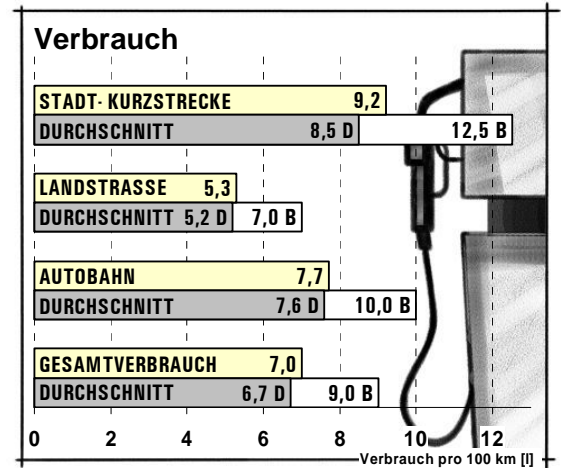
3,0 Fußgängerschutz

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

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Audi TT 2,0 TFSI fällt erstaunlich gering aus. Für Bestwerte in dieser Fahrzeugklasse reicht es zwar nicht, doch mit lediglich 7,0 l auf 100 km Testverbrauch muss er sich angesichts der Leistung nicht vor der Konkurrenz verstecken. Mit einem CO₂-Ausstoß von 161 g/km werden 33 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest erreicht. Besonders sparsam zeigt er sich dabei außerorts mit 5,3 l/100 km. Auf der Autobahn sind es 7,7 l/100 km. Einzig in der Stadt zeigt sich der TT nicht ganz so genügsam. Hier sind es 9,2 l pro 100 km.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering und so reicht es bei der Schadstoffwertung für gute 47 Punkte. Insgesamt fährt das Audi TT Coupe mit 80 Punkten ein gutes Ergebnis beim EcoTest ein und erhält klar vier Sterne.

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,9 Betriebskosten*

Da sich der Kraftstoffverbrauch in Grenzen hält, fallen auch die Betriebskosten noch akzeptabel aus.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi 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. Zudem gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

1,9

Wertstabilität*

⊕ Dem Audi TT Coupé kann dank seiner sportlichen Form und dem guten Markenimage auch nach vierjähriger Bauzeit ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden.

3,9

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Basispreis von 33.700 Euro zeigt sich das TT Coupé nicht gerade als Schnäppchen. Zudem fällt die Serienausstattung recht mager aus. Immerhin ist eine Klimaautomatik serienmäßig.

1,8

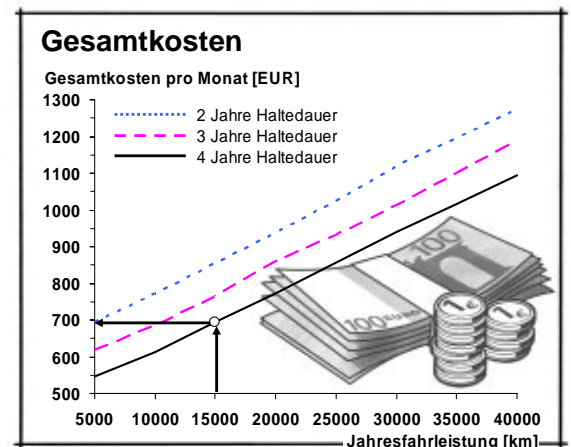
Fixkosten*

⊕ Die jährlichen Fixkosten fallen recht niedrig aus. Das liegt zum einen an den niedrigen KFZ-Steuern von 108 Euro pro Jahr, zum anderen ist die Einstufung in der Haftpflichtversicherung sehr günstig. Lediglich die Vollkaskoversicherung fällt teuer aus.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich noch im akzeptablen Bereich. Besonders die geringen Fixkosten und der stabile Restwertverlauf sorgen trotz der hohen Werkstatt- und Reifenkosten sowie dem hohen Anschaffungspreis für ein akzeptables Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 695 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	TTS	TT RS	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	4/1984	5/2480	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	155(211)	200(272)	250(340)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	350/1600	350/2500	450/1600	350/1750
0-100 km/h[s]	7,2	6,1	5,4	4,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	245	250	250	226
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,0 S	8,3 SP	8,5 SP	5,6 D
CO2 [g/km]	149	154	184	214	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/25	14/20/25	14/21/25	14/25/27	16/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	94	108	168	238	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	633	695	903	1086	677
Preis [Euro]	30.200	33.700	46.050	56.150	35.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupé
C = 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
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	4300 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	245/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/ 5,3/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km / 161g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4187/1842/1352 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	785 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	400 Euro
Monatliche Gesamtkosten	695 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/25
Grundpreis	33.700 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi TT Coupé 2.0 TFSI

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Berganfahrhilfe	80 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	1.230 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (+ autom. abblend. Innenspiegel)	245 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	270 Euro°
Xenonlicht	870 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, autom. abblendend (+ Regen-Licht-Sensor)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten)	40 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.075°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	350 Euro°
Lackierung Metallic	650 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,9	Lenkung*	1,4
Kofferraum-Volumen*	4,9	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,0	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,7	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	5,2	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,3
Federung	2,2		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	2,9
Klimatisierung	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,4
Motor/Antrieb	1,1	Wertstabilität*	1,9
Fahrleistungen*	0,6	Kosten für Anschaffung*	3,9
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	1,8
Schaltung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest