



Audi TTS Roadster quattro S tronic

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (228 kW / 310 PS)

Mit dem TTS bietet Audi eine äußerst sportliche, aber nicht kompromisslose Variante des TT an, die vor allem als Roadster ungemeinen Fahrspaß vermittelt. Die Fahreigenschaften sind durchweg sicher und überfordern selbst wenig erfahrene Fahrer nicht. Daran Anteil haben nicht zuletzt die präzise Lenkung, der Allradantrieb und das effektiv regelnde Stabilitätsprogramm. Gelassenes Cruisen macht dabei aber mindestens genauso viel Spaß wie flotte Kurvenhatz. Das Stoffverdeck kann auch während der Fahrt (bis 50 km/h) in wenigen Sekunden elektrisch geöffnet werden. Dank dem serienmäßigen, auf Knopfdruck ausfahrbaren Windschott und der optionalen Nackenheizung lässt sich das Frischluftvergnügen selbst bei niedrigen Außentemperaturen weitgehend zugfrei genießen. Eine wahre Freude ist es dabei, dem Klang des kräftigen Turbomotors zu lauschen. Vor allem im Dynamic-Modus zaubern einem die Schaltgeräusche bei jedem Gangwechsel ein Lächeln ins Gesicht. Das Doppelkupplungsgetriebe passt gut zum TTS, im Automatikmodus erfolgen die Gangwechsel spontan und situationsgerecht. Deutlich mehr Spaß macht es aber, die Gänge per Schaltpaddel am Lenkrad zu wechseln. Die Fahrleistungen des 310 PS starken Vierzylinders sind überragend, was allerdings auch an der grenzwertig kurzen Getriebeübersetzung liegt. Ein siebter Gang hätte der S tronic gut gestanden. Entsprechend hoch fällt der Kraftstoffverbrauch aus. Mit einem EcoTest-Verbrauch von 8,2 l/100 km kann der TTS kaum punkten. In der Summe gehört der Audi TTS zu einem der fahraktivsten Roadster in dieser Klasse, bietet aber gleichzeitig einen guten Restkomfort und wird somit auch auf längeren Strecken nicht zur Qual. Einen Wehrmutstropfen gibt es dennoch: Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei stolzen 54.900 Euro.

Karosserievarianten: Coupé. **Konkurrenten:** BMW Z4 35is; Mercedes SLC 43 AMG, Nissan 370Z Roadster.

- +** hervorragende Fahrleistungen, sehr sichere und sportliche Fahreigenschaften, wenig Zugluft bei offenem Verdeck
- geringe Alltagstauglichkeit, gewöhnungsbedürftiges Bedienkonzept, sehr kurze Getriebeauslegung, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

3,4 Senioren

2,5 Langstrecke

4,7 Transport

1,3 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2016
Text: D. Silvestro

3,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Der Audi TT Roadster überzeugt mit einer hochwertigen Verarbeitung. Die Karosserie zeigt sich weitgehend sauber gefertigt und gibt kaum Anlass zur Kritik. Nur die fehlende Innenverkleidung am Heckdeckel schmälert den Gesamteindruck, das nackte Blech mag nicht zum edlen Charakter des Roadster passen. Der TT besitzt ein klassisches Stoffverdeck, das sich in nur neun Sekunden vollelektrisch öffnen und schließen lässt. Das funktioniert auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Das Stoffdach ist insgesamt sauber gefertigt und recht gut isoliert. Ein elektrisch ausfahrbares Windschott (Serie beim TTS) hält Zugluft fast komplett von den Insassen fern. Schaltet man dann noch die ebenfalls optionale Nackenheizung ein, lässt sich das Frischluftvergnügen auch bei einstelligen Plus-Temperaturen genießen. Die Karosserie zeigt sich auch auf schlechten Straßen sehr verwindungssteif. Im Innenraum überzeugt der TTS mit einer tadellosen Material- und Verarbeitungsqualität. Die meisten Kunststoffe wirken robust und sind geschäumt. Zahlreiche Aluminium-Elemente veredeln das Interieur. Zudem wurde viel hochwertiges Leder verarbeitet. Der Unterboden ist aufwendig verkleidet und weitgehend glattflächig. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen, der Tankdeckel praktisch darin integriert. Eine Schutzklappe verhindert eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin. Die Türausschnitte sind aufwändig abgedichtet. Schutzleisten schützen die Schweller vor Kratzern.

⊖ Die aufgesetzten Kunststoffschweller sind zwar sehr weit ausladend, aber tief angebracht, wodurch sie an den Fahrzeugflanken kaum Schutzfunktionen übernehmen können. Auch die Stoßfänger haben keinerlei Kunststoffleisten - bereits bei geringen Beschädigungen müssen sie komplett ausgetauscht werden.

4,3

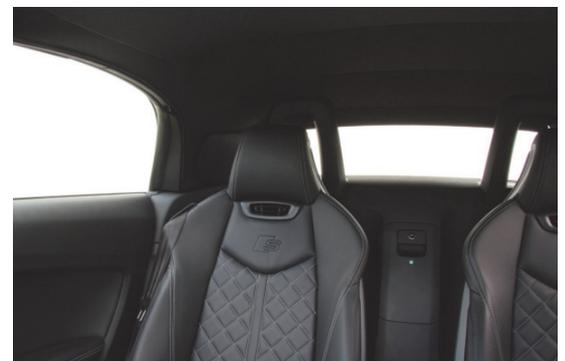
Alltagstauglichkeit

⊖ Die Alltagstauglichkeit des Roadster ist deutlich eingeschränkt. Es finden nur zwei Personen Platz und auch die Transporteigenschaften sind alles andere als gut. Die zulässige Zuladung liegt bei 265 kg - immerhin genug für zwei Personen plus Handgepäck. Anhänger dürfen mit dem TT nicht gezogen werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bei größeren Beschädigungen als wenig brauchbar erweist. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht erhältlich. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord, einen Wagenheber kann man ohne Mehrpreis dazu bestellen. Die Reichweite des TTS geht noch in Ordnung. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs errechnet sich eine maximale Reichweite von 670 Kilometer (55 l Tank).

2,2

Sicht

Durch die tiefe Sitzposition hat man nur eine mäßige Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die Karosserieenden des Roadster sind außerdem kaum abzuschätzen. Besonders nach hinten sieht man bei geschlossenem Verdeck kaum etwas. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der TT Roadster gerade noch ein zufriedenstellendes Ergebnis. Vor allem die massiven Überrollbügel behindern den Blick nach draußen deutlich. Auch die Außenspiegel dürften dem Fahrer noch mehr Rücksicht ermöglichen.



Besonders nach schräg hinten behindern nicht nur das Verdeck sondern auch die massiven Überrollbügel die Sicht.

⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gewischt. Die sechsstrahligen Waschdüsen sorgen für großzügigen Auftrag von Reinigungsflüssigkeit. Gegen Aufpreis sind Einparksensoren für vorn und hinten erhältlich, die dem Fahrer Hindernisse optisch und akustisch signalisieren. Sowohl der Innenspiegel als auch die Außenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, mit dem der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Im Testwagen waren die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer verbaut, die aktuell das Optimum der Lichttechnik darstellen. Sie passen sich vollständig an den aktuellen Fahrzustand an und sorgen für optimale Ausleuchtung mit voller Leuchtkraft, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. In Richtung des Gegenverkehrs und den vorausfahrenden Fahrzeugen werden einzelne LEDs abgeschaltet und somit die betroffenen Fahrzeuge "ausgeblendet". Serienmäßig ist Xenonlicht verbaut, das gegen Aufpreis mit einem Fernlichtassistenten ausgerüstet werden kann.

⊖ Im kleinen Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Nach wie vor kosten bei Audi die beheizten Außenspiegel Aufpreis.

3,5 Ein-/Ausstieg

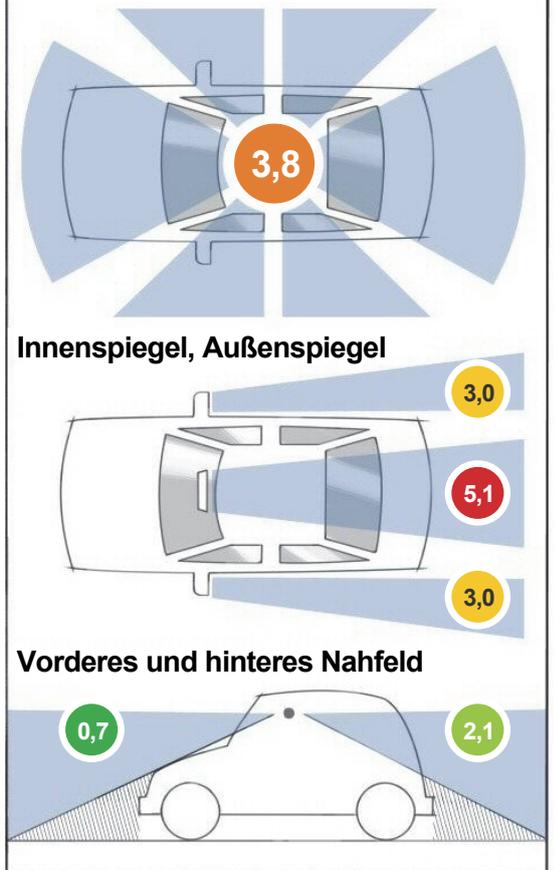
⊕ Serienmäßig wird die Zentralverriegelung per Fernbedienung gesteuert. Damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Der Testwagen war mit dem optionalen Komfortzugang ausgestattet. Dann muss der Schlüssel nicht mehr aus der Tasche genommen werden. Ver- und Entriegelt wird über Sensoren in den Türgriffen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Angenehm sind die tief liegenden Schweller, die beim Einsteigen leicht überwunden werden können.

⊖ Die Türrastungen sind etwas grob, was aufgrund der langen und weit öffnenden Türen in engen Parklücken von Nachteil ist. Trotzdem steigt man nicht gerade leicht ein und aus, weil ein breiter Schweller überwunden werden muss und die Sportsitze ausgeprägte Flanken haben. Bauartbedingt fehlen am Dach Haltegriffe. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

5,3 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der Kofferraum fasst nur magere 235 l Gepäck. Das ist selbst für einen Sportwagen zu wenig. Es passen maximal drei Getränkeboxen in den Kofferraum. Immerhin: Öffnet man das Stoffverdeck, wird der Laderaum nicht weiter eingeschränkt.

Rundumsicht



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.

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach anheben und öffnet sehr weit, doch die freigegebene Kofferraumöffnung ist nicht gerade groß. Der flache Kofferraum erlaubt kaum den Transport von sperrigen Gegenständen. Es können gerademal 30 cm hohe Gegenstände verstaut werden.

– Die Ladekante fällt mit 80 cm über der Fahrbahn sehr hoch aus. Auch zum Ausladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da der Kofferraumboden 23 cm niedriger liegt.

4,7 Kofferraum-Variabilität

+ Gegen Aufpreis ist eine Durchladeluke mit Skisack erhältlich.

– Der Kofferraum bietet keinerlei Variabilität und ist beim Roadster nicht erweiterbar. Ablagen sucht man vergebens. Optional gibt es immerhin ein Ablagen- und Gepäckraumpaket. Dann gibt es im Kofferraum zumindest ein Gepäcknetz, ein Halteband zum Fixieren kleiner Gegenstände und eine 12V-Steckdose.

2,9 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Beim Bedienkonzept geht Audi mit dem TT neue Wege. Zuerst erstaunt, dass auf der Mittelkonsole und dem Armaturenbrett kein Monitor zu finden ist. Alle Informationen werden im Kombiinstrument hinter dem Lenkrad dargestellt. Auch die Menüführung des zentralen Fahrzeugsystems wurde überarbeitet und ist nicht auf den ersten Blick durchschaubar. Der TT fordert mit seinem neuen Bedienkonzept eine enorme Eingewöhnungszeit. Noch unangenehmer ist das fehlende Mitteldisplay für den Beifahrer. Für diesen stellt es ein ständiges Ärgernis dar, dass man sich stark in Richtung Fahrer lehnen muss, um Einstellungen am Multimedia- und Navigationssystem erkennen zu können.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich auf die Statur des Fahrers einstellen. Die Pedale sind optimal angeordnet und der Schalthebel ist weit oben und somit nah beim Lenkrad verbaut. Die Starttaste ist in der Mittelkonsole zwar ungewohnt untergebracht, aber beleuchtet, gut einsehbar und einwandfrei zu bedienen. Die Fensterheber haben eine Antippautomatik und einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Bei der Bedienung der optionalen Klimaautomatik hatte der Designer das Sagen. Alle Bedienelemente (inkl. Sitzheizung) sind mittig in den Lüftungsdüsen untergebracht. Hat man sie dort entdeckt, erstaunt die Bedienfreundlichkeit. Sie sind hoch eingebaut, gut zu erreichen und logisch aufgebaut. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Zwischen den Lüftungsdüsen ist auch der Schalter für die Heckscheibenheizung untergebracht. Sie wird nach gewisser Betriebsdauer deaktiviert, um keine Energie zu verschwenden. Sämtliche Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Absolut beeindruckend zeigt sich das optionale Bang & Olufsen-Soundsystem, das für einen guten Klang sorgt. Die Sitze werden elektrisch eingestellt (optional), die Bedienung gibt keine Fragen auf. Die Armaturen bestehen jetzt nur noch aus einem einzigen, großen TFT-Display hinter dem Lenkrad. Dort werden alle Informationen eingeblendet. Tacho und Drehzahlmesser werden als Rundinstrumente dargestellt, deren Größe man am Lenkrad variieren kann. Das System ist gewöhnungsbedürftig, aber nicht schlecht gelöst.



Der TTS punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit.

Die Türen und die Heckklappe werden überwacht, und der Fahrer erhält eine Meldung, wenn sie nicht sicher verschlossen sind. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über die Restreichweite sowie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach bedienen, dem Fahrer wird die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Sowohl Ablend- als auch Fernlicht werden per Sensor aktiviert. Ebenso wird der Scheibenwischer von einem Regensensor gesteuert (beides gegen Aufpreis). Der Lichtschalter ist als Drehschalter ausgeführt, die Tasten der Nebellampen liegen direkt daneben, links im Armaturenräger.

⊖ Die Sitzheizung des Beifahrers kann aufgrund der Entfernung vom Fahrer nicht bedient werden. 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 wird vom Fahrer kaum wahrgenommen. Es sind insgesamt nur wenige brauchbare Ablagen vorhanden, auch das Handschuhfach ist recht klein.

3,3 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot des Roadster ist nur zufriedenstellend. Kopf- und Beinfreiheit reichen für Personen bis gut 1,90 m. Die Innenbreite ist äußerst knapp bemessen. Zusammen mit der sehr hohen Seitenlinie ist das subjektive Raumgefühl allenfalls zufriedenstellend.

5,0 Innenraum-Variabilität

Der TT Roadster bietet keine Innenraum-Variabilität. Nicht einmal die Sitzlehnen können in Liegestellung gebracht werden.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Audi TTS ist serienmäßig mit der elektronischen Dämpferkontrolle (Audi Magnetic Ride) ausgestattet, die trotz der straffen Grundabstimmung genügend Restkomfort bietet - ein guter Kompromiss der sich einerseits alltagstauglich zeigt, aber auch zur sportlichen Auslegung des TTS passt. Das Fahrwerk bietet drei Betriebsmodi. Neben dem Comfort- und Dynamic-Modus kann auch der Auto-Modus eingestellt werden, der die Dämpfercharakteristik an die aktuellen Umgebungsbedingungen und den Fahrstil anpasst. Im Comfort-Modus spricht das Fahrwerk sowohl auf feine als auch auf größere Unebenheiten gut an und bietet selbst auf schlechten Landstraßen genügend Restkomfort. Der Dynamic-Modus bringt spürbar mehr Härte ins Fahrzeug, ohne dass der TTS aber kompromisslos über Unebenheiten poltert. Die nochmals reduzierte Nick- und Wankneigung erhöht den Fahrspaß dagegen umso mehr.

1,7 Sitze

⊕ Die S-Sportsitze bieten einen sehr guten Seitenhalt und sind angenehm konturiert. Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar. Zudem lässt sich die Neigung der Sitzfläche justieren. An den hohen Lehnen kann man seitlich Luftpolster aufblasen, wodurch sich die Lehnenbreite anpassen lässt. Dennoch sind die Sitze recht schmal und können bei korpulenteren Personen im Lendenbereich drücken. Die Sitzflächen sind ausziehbar und somit gut auf unterschiedlich lange Oberschenkel einstellbar.

Die Polsterung ist recht straff, sorgt aber auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Der Fahrer sitzt entspannt, er kann seinen linken Fuß gut abstützen. In der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen gibt es beim TTS für beide Insassen serienmäßig.

3,7 Innengeräusch

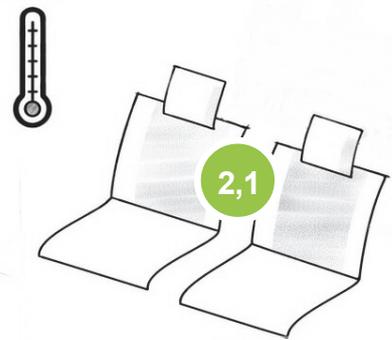
Das Geräuschniveau im Roadster liegt nicht gerade niedrig. Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h Konstantfahrt fällt mit 73,4 dB(A) hoch aus. Windgeräusche sind schon bei verhältnismäßig geringen Geschwindigkeiten deutlich vorhanden und steigen bei höheren Geschwindigkeiten überproportional an. Jenseits der 200 km/h-Marke wird der TTS unangenehm laut. Der Motorklang des TTS ist im Comfort-Modus unaufdringlich. Nur unter Last nimmt man den Motor deutlicher wahr. Schaltet man in den Dynamic-Modus, wird der Motorklang verstärkt. Dadurch erhält man eine angenehm sportliche Geräuschkulisse, die aber nie aufdringlich oder nervig wirkt. Beeindruckend sind die Schaltgeräusche, die zwar etwas künstlich wirken, den sportlichen Charakter des TTS Roadster aber unterstreichen.

2,7 Klimatisierung

Serienmäßig ist eine Klimaanlage verbaut. Im Testwagen war die optionale Komfortklimaautomatik an Bord. Sie regelt die Umluftfunktion per Luftgütesensor. Ein Aktivkohlefilter verhindert, dass üble Gerüche in den Innenraum gelangen. Zudem ist ein Sonnenstands- und Feuchtesensor installiert.

- + Der kleine Innenraum des Roadster wird bei niedrigen Außentemperaturen durch die kräftige Heizung schnell auf angenehme Temperatur erwärmt.
- Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen werden.

Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen*

+ Der TTS leistet dank Turboaufladung aus 2,0 Litern Hubraum 310 PS. Die Fahrleistungen, die sich damit erreichen lassen, sind tadellos. Das maximale Drehmoment von 380 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich an. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der sportliche Audi in nur 2,8 s. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in lediglich 4,9 s erledigt. In der Summe überzeugt der bärenstarke Turbomotor mit einer sehr harmonischen Leistungsentfaltung über den ganzen Drehzahlbereich. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

2,0 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Turbo-Benziner überzeugt insgesamt mit einer guten Laufruhe. Motorvibrationen werden kaum in den Innenraum übertragen. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last kaum zum Brummen.

1,3 Schaltung

⊕ Beim TTS kann zwischen einem Handschalt- und einem Doppelkupplungsgetriebe (S tronic) gewählt werden. Die im Testwagen verbaute S tronic bietet mit ihrem spontanen und sinnvollen Gangwechseln einen hohen Schaltkomfort. Nur bei flotter Gangart wirkt das Getriebe teils etwas nervös - hier sorgt der manuelle Modus für Abhilfe. Per Schaltwippen am Lenkrad lassen sich die Gangwechsel in Sekundenbruchteilen durchführen. Anfahren klappt weitgehend problemlos und auch die Rückwärts-Fahrstufe lässt sich spontan und ruckfrei einlegen. Die Wählhebelbedienung ist einwandfrei. Eine Autohold-Funktion gibt es leider nur optional.

3,3 Getriebeabstufung

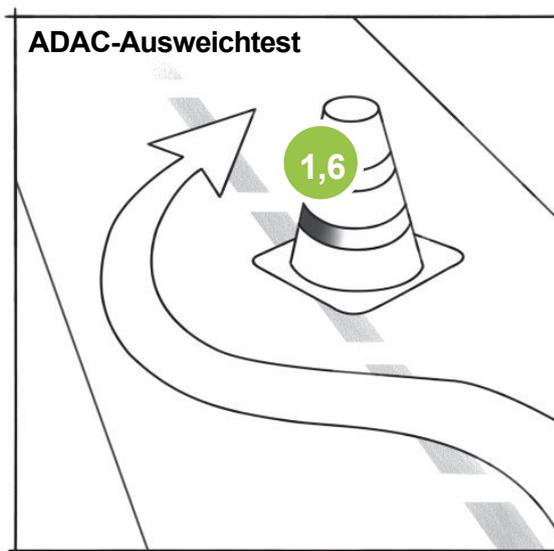
Die Abstufungen des Sechs-Gang-Automatikgetriebes wurden insgesamt sehr eng gewählt, was zwar den Fahrleistungen zugutekommt, im Alltag aber oft für unnötig hohe Drehzahlen sorgt. Ein siebter Gang hätte dem TTS gut gestanden, um die Drehzahlen vor allem auf der Autobahn senken können. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 3.200 1/min. Für einen Benziner in dieser Leistungsklasse ist das eine viel zu kurze Gesamtübersetzung.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die sportliche Auslegung des TTS sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Wagen lässt sich kaum aus der Ruhe bringen. Nach einem Lenkimpuls, wie einem schreckhaften Ausweichmanöver, stabilisiert sich der Audi sehr schnell und fährt in der gewünschten Richtung weiter. Auch der Geradeauslauf ist ohne Tadel. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Audi ein lobenswertes Ergebnis ab. Das Fahrverhalten ist sehr neutral ausgelegt und somit narrensicher. Nur bei schroffen Lenkeingriffen mit hohen Lenkwinkeln tendiert der TT zu leichtem Übersteuern. Er bleibt aber dennoch in allen Phasen gut beherrschbar. Der Parcours wird sehr schnell durchfahren. Dank serienmäßigem Allradantrieb ist die Traktion selbst auf feuchter Fahrbahn tadellos. Sicher, aber etwas gewöhnungsbedürftig ist das Verhalten bei schneller Kurvenfahrt. Durchfährt man etwa eine langgezogene Kurve mit konstanter Gaspedalstellung und beschleunigt dann stark, drängt der TT bei gleichbleibendem Lenkeinschlag zum Kurveninneren. Genau gegensätzlich ist das Fahrverhalten, wenn man erst beschleunigt hat und anschließend vom Gas geht: Dann drückt der Wagen nach außen und auch in diesem Fall sind leichte Lenkkorrekturen erforderlich. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, drängt das Heck aber deutlich nach außen und muss durch beherztes Gegenlenken stabilisiert werden.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,7 Lenkung*

⊕ Die Lenkung passt gut zum sportlichen Charakter des TTS. Die Progressivlenkung ist gut zentriert und spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln spontan an. Die Rückmeldung an den Fahrer ist einwandfrei. Durch Anwählen des dynamic-Modus wird die Servounterstützung reduziert, wodurch der Fahrer noch mehr Rückmeldung erhält. Das Lenkgetriebe ist sehr direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag muss das Lenkrad nur zweimal gedreht werden. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand noch gering genug aus. Ein Wendekreis von 11,3 Metern geht für ein Mittelklassefahrzeug vollkommen in Ordnung.

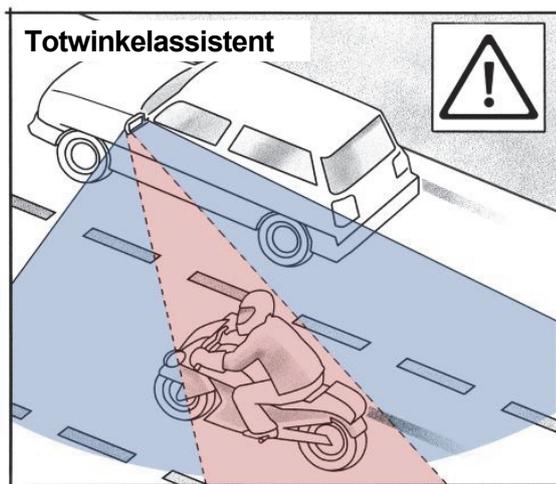
1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht der TTS Roadster nach nur 34,8 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Sport Contact 5 der Größe 245/40 R18 93Y). Die Bremsanlage zeigt sich äußerst standhaft, spricht schnell an und der Fahrer hat ein gutes Pedalgefühl. Beim Bremsen in Kurven drängt das Heck recht deutlich aus der Spur, ohne jedoch den Fahrer zu überfordern.

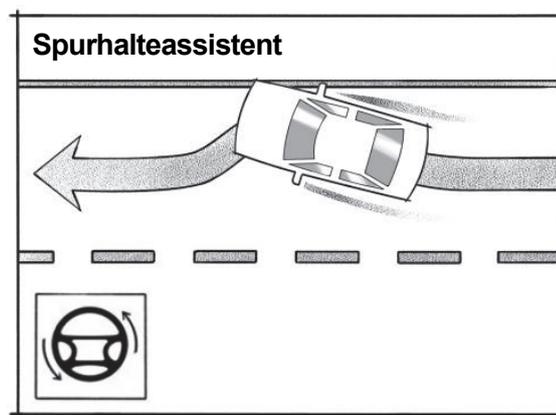
2,5 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

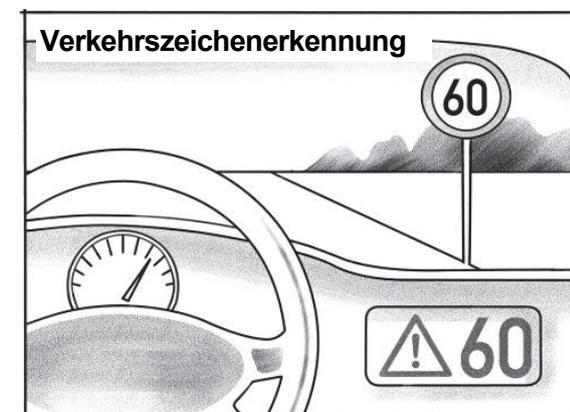
⊕ Das ESP, der Bremsassistent und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem sind serienmäßig an Bord. Xenonlicht ist Serie, Abbiege-, Kurven- und das adaptive LED-Matrixlicht müssen separat gekauft werden. Auch der Spurhalte- und Totwinkelassistent sind Optionen. Während einer Gefahrenbremsung blinken die Bremsleuchten mit erhöhter Frequenz. Nach Stillstand des Fahrzeugs wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet. Die LED-Heckleuchten sprechen deutlich schneller als Glühlampen an und ermöglichen dem nachfolgenden Verkehr damit, ebenfalls schneller zu reagieren. In den Türen sind Rückleuchten untergebracht, die den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen. Optional kann ein Tempomat inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer bestellt werden, mit dem sich die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen lässt. In Gefahrensituationen lässt sich diese Geschwindigkeit aber trotzdem per Kick-Down überschreiten. Ebenfalls gegen Aufpreis ist eine Verkehrszeichenerkennung an Bord, die per Kamera Verkehrszeichen abliest und dem Fahrer diese wichtigen Informationen im zentralen Display einblendet.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

- Ein vorausschauendes Notbremssystem ist für den TT nicht erhältlich.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Serienmäßig ist der Audi TT Roadster mit Front- und Thorax-Seitenairbags ausgestattet. Für den TT Roadster liegen keine Crashtestergebnisse vor, es sollte ein zufriedenstellender Insassenschutz erwartet werden können. Das Coupé erreichte beim ADAC Crashtest (Stand 02/2015) ein durchschnittliches Vier-Sterne-Ergebnis. Die Kopfstützen bieten nur Personen bis ca. 1,70 m ausreichenden Schutz, haben aber einen geringen Abstand zum Kopf. Gurtwarner gibt es für beide Sitzplätze.

+ An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt.

- Verbandkasten und Warndreieck sind bei beladenem Kofferraum kaum zu erreichen.

2,4 Kindersicherheit

+ Der TT Roadster ist serienmäßig mit einer Beifahrerairbag-Deaktivierung und Isofix ausgestattet. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sowohl mit den Gurten als auch mittels Isofix einwandfrei befestigen. Laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen montiert werden.

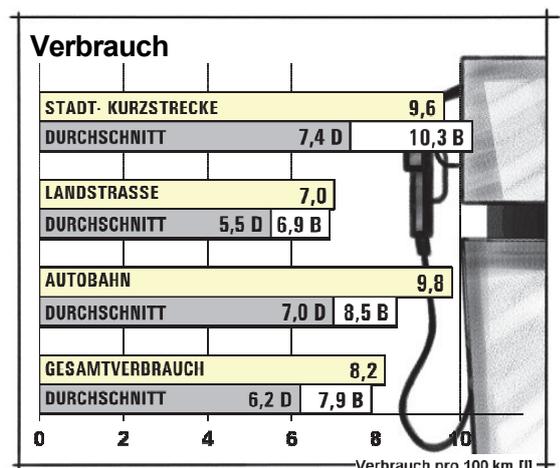
1,7 Fußgängerschutz

+ Der TT ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einer Fußgängerkollision angehoben wird und Distanz zu harten Bauteilen schafft. Nur die Säulen der Windschutzscheibe sind noch verbesserungswürdig. Das Coupé erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 82 Prozent der möglichen Punkte (Stand 02/2015). Das Ergebnis des Roadster sollte vergleichbar ausfallen.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch des Audi TTS kann nur wenig überzeugen. Mit einer CO₂-Bilanz von 227 g/km werden nur magere 14 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC EcoTest erreicht. Daraus ergibt sich ein mittlerer Testverbrauch von 8,2 Litern auf 100 Kilometer. In der Stadt verbraucht der TTS 9,6 Liter, außerorts 7,0 Liter und auf der Autobahn 9,8 Liter pro 100 Kilometer.



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

1,4

Schadstoffe

+ Ein gutes Ergebnis erzielt der TTS im Schadstoffkapitel. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, selbst wenn man außerhalb des Zulassungszyklus unterwegs ist. Der Lohn sind 46 Punkte für die Schadstoffe. Zusammen mit den 14 Punkten im CO₂-Kapitel erreicht der TTS drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

5,0

AUTOKOSTEN

4,8

Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des leistungsstarken TTS nicht besonders niedrig ausfällt, liegen die Betriebskosten für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse sehr hoch.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi TT besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.5000 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 eigener 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. Bei Verwendung der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch. Die Benotung würde besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

3,0

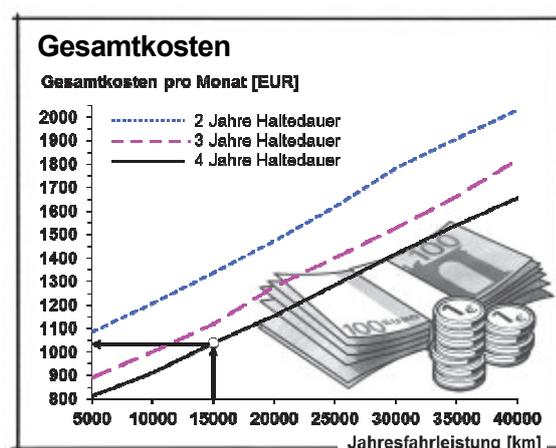
Wertstabilität*

Für den Audi TTS Roadster kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Der Audi TTS Roadster kostet in Verbindung mit dem Automatikgetriebe mindestens 54.900 Euro - ein stolzer Preis für einen Roadster in der Mittelklasse. Trotz des hohen Grundpreises fällt die Serienausstattung mager aus. Selbst beheizbare Außenspiegel lässt sich Audi extra bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1040 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,2 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten fallen durchschnittlich aus. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei noch überschaubaren 168 Euro. Während der Roadster mit einer niedrigen HaftpflichtEinstufung (KH: 15) punkten kann, fallen die Teil- und Vollkaskoversicherung teuer aus (VK: 23/TK: 23).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Kosten fallen sehr hoch aus. Nicht nur der Anschaffungspreis hat daran Anteil, auch die hohen Betriebskosten sowie die nicht zu unterschätzenden Reifen- und Werkstattkosten schlagen negativ zu Buche.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TDI ultra	TTS quattro
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	169 (230)	135 (184)	228 (310)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1250	370/1600	380/1750	380/1800
0-100 km/h[s]	7,2	6,2	7,3	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	250	237	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	6,0 S	4,3 D	7,3 S
CO2 [g/km]	138	140	114	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/23	15/23/23	15/23/23	15/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	122	130	228	188
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	752	799	752	1018
Preis [Euro]	34.950	38.350	39.150	52.750

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1984 ccm
Leistung	228 kW (310 PS)
bei	5800 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/40R18
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/7,0/9,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	159 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	227 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4191/1832/1345 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/265 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/235 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	670 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	98 Euro
Monatliche Fixkosten	117 Euro
Monatlicher Wertverlust	690 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.040 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/23
Grundpreis	54.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (LED-Scheinwerfer)	1.220 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.150 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Audi Matrix LED)	2.140 Euro ^o
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	255 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	500 Euro ^o
Tempomat	300 Euro ^o
Totwinkelassistent	550 Euro ^o
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Regen-Licht-Sensor)	255 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	550 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Nackenheizung	460 Euro ^o
Navigationssystem	2.490 Euro ^o
Windschott	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	125 Euro ^o
Einparkhilfe hinten	450 Euro ^o
Lackierung Metallic	690 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen