

SONNEN ANBETER

Mit dem Zweifliter-TFSI-Motor präsentiert sich der neue Audi TTS Roadster noch dynamischer als bisher. Das Leistungsplus soll helfen, BMW Z4 und Mercedes SLK in Schach zu halten

AUTOSIMTEST

AUDI TTS ROADSTER 2.0 TFSI 272 PS, Allradantrieb,
0-100 km/h in 5,2 s, 250 km/h Spitze, 47.750 Euro

BMW Z4 3.0si ROADSTER 265 PS, Hinterradantrieb,
0-100 km/h in 5,9 s, 250 km/h Spitze, 42.250 Euro

MERCEDES SLK 350 305 PS, Hinterradantrieb,
0-100 km/h in 5,4 s, 250 km/h Spitze, 46.975 Euro

TEXT Jürgen Schramek **FOTOS** Bernd Ebener



Der Sommer kommt, und Cabrios sowie Roadster verlassen vermehrt ihre wettersicheren Winterunterkünfte. Was gibt es schließlich Schöneres, als Sonne und Natur bei einer Ausfahrt zu genießen? Unter solchen Bedingungen spielt auch die Verdeckform keine Rolle, denn wenn die Temperaturen stimmen, verschwindet die Schutzhülle einfach. Im Winter ist es allerdings angenehm, wenn man – wie beim SLK – auf das praktische Variodach bauen kann. Ausgerüstet

mit dem neuen, von Mercedes als „Sportmotor“ bezeichneten 350er-Sechszylinder-Triebwerk bietet der Stuttgarter ideale Voraussetzungen für den sportlich ambitionierten und praktisch orientierten Roadster-Piloten. Deutlich puristischer ist da der BMW-Fahrer, er sucht den unverfälschten Roadster mit typischen Karosseriemerkmalen: lange Schnauze, kurzes Heck, Stoffverdeck, starker Motor. Der neue Audi TTS Roadster setzt im Gegensatz zur Sechszylinder-Konkurrenz auf einen leistungs-

gesteigerten Zweiliter-Vierzylinder mit Turbolader. Damit soll die Fahrdynamik gegenüber den aktuellen Modellen deutlich verbessert werden. Wie sich die veränderte Leistungs-Charakteristik auswirkt, zeigt unser Test. Ist der Audi am Ende vorn?

KAROSSERIE
Platzverhältnisse und Verarbeitung sprechen für den TTS

In einem Roadster müssen schlicht und ergreifend lediglich zwei Personen Platz finden. Gibt es mehr

WWW.AUTOZEITUNG.DE
 Audi TT 3.2 quattro gegen BMW und Mercedes. Clickcode: VT-1308

Sitzplätze, wird aus dem Roadster ein Cabrio. Wenn also bei einem Roadster der Raum etwas knapp ist, stört das nicht weiter. Trotzdem: Das beste Angebot hat der TTS. Seine Platzverhältnisse sind recht großzügig bemessen, während in BMW und Mercedes die Insassen näher an die Türen rücken. Dafür können sie im SLK d

Das Platzangebot und die gute Verarbeitung mit den TTS-eigenen Alu-Applikationen begeistern ebenso wie die einfache Bedienung



Die Audi-Nappaleder-Schalensitze mit ausgezeichnetem Seitenhalt kosten stolze 2855 Euro Aufpreis



18-Zoll-Räder gehören beim sportlichen TTS zur Serienausstattung



Der Vierzylinder präsentiert sich drehfreudig und überaus agil



Sicher und souverän meistert der TTS alle Fahrsituationen



ne am weitesten ausstrecken, beim Z4 steht mit geschlossener Kapuze die größte Kopffreiheit zur Verfügung.

Das meiste Reisegepäck lässt sich im Mercedes verstauen – zumindest im geschlossenen Verdeck. Wird das Stahldach per Knopfdruck elektrisch im Kofferraum versenkt, vergrößert sich dessen Ladevolumen von 300 auf 208 Liter. Darüber hinaus hinkt der Mercedes-Pilot vor dem Start im Klaren sein, will er bei schönem Wetter nicht irgendwo auf der Reise Teile seines Hab und

Guts deponieren. BMW und Audi ermöglichen dagegen selbst mit versenkten Stoffmützen (elektrisch) noch einen uneingeschränkten Zugang zum Gepäckabteil.

Dass Mercedes in der Regel auf eine umfangreiche Aufpreisliste baut, ist allgemein bekannt. Das zeigt sich auch bei der Sicherheitsausstattung. Hier hinkt der Stuttgarter seinen bayerischen Kollegen deutlich hinterher. Das umfangreichste Angebot an Sicherheits-Features hat der Audi. Er liegt außerdem bei der Qualitätsanmu-

tlung und bei der Verarbeitung vorn, wenn auch nur knapp vor dem SLK. Hier zeigen sich Unterschiede eher in Nuancen. Beim BMW dagegen fallen unlackierte Flächen im Kofferraum auf, und im Vergleich mit der Alu-Verzierung im Audi und der Holztafelung im Mercedes wirkt er im Inneren billiger.

FAHRKOMFORT

Wer typisches Roadster-Feeling sucht, liegt mit dem Z4 richtig

Sechszylinder oder Vierzylinder mit Turbo? Das ist nicht nur eine

Frage der Leistung, sondern auch des Komforts. Das seidenweich agierende BMW-Triebwerk begeistert mit seiner Geräuschkulisse – es ist kaum zu hören. Nur im Mercedes reist man noch unbehelligter, weil das feste Dach die entstehenden Geräusche noch besser dämmt. Der etwas rauher klingende Audi-Vierzylinder sorgt für den höchsten Lärmpegel. Roadster-Fahrer sollten naturgemäß nicht aus Zucker sein und sich auch nicht an einer leichten Fahrtbrise im Innenraum stören. >

serienmäßigen 17-Zöller sehen im Z4 etwas schmalbrüstig aus

Leder gibt es beim Z4 ohne Aufpreis. Die Sitze sind aber straff gepolstert und mindern den Komfort

Im Gegensatz zu den Konkurrenten wirkt das BMW-Interieur einfach. Auch beim Platzangebot müssen sich die Insassen einschränken



Laufkultur und Ansprechverhalten der BMW-Motor das Maß der Dinge



Mit abgeschaltetem DSC zeigt der BMW ein nervöses Fahrverhalten



Das laue Lüftchen, das durch Mercedes und Audi weht, lässt sich durchaus verkraften. Und wem es doch zu viel wird, der kann ja noch das Windschott hinter den beiden Sitzen nutzen. Beim Mercedes muss der Windstopper, der 303 Euro Aufpreis kostet, manuell installiert werden, beim Audi fährt er elektrisch per Tastendruck aus. Ganz anders geht der BMW mit seinen Passagieren um. Hier gelangen die Böen deutlich ungehinderter in den Innenraum und bringen die Frisur durcheinander.

Auch hier ist der Münchner der puristischste Roadster des Trios. Das ebenfalls zwischen den Kopfstützen montierbare Windschott hilft nicht viel weiter. Also gleich darauf verzichten und für die Freundin einen Friseurtermin am Zielort buchen. Die straffe Dämpfung des Z4 trägt ihr Übriges dazu bei, dass der BMW in diesem Vergleich den Titel des ursprünglichsten Zweisitzers für sich beansprucht. Unebenheiten dringen deutlich spürbar in die straff gepolsterten Sitze

durch. Der Mercedes präsentiert sich da wesentlich komfortabler. Er schluckt grobe Stöße ohne Murren und hadert nur mit kleinen, kurz aufeinanderfolgenden Fahrbahnebenheiten. Dank des adaptiven Dämpfersystems, bei dem der Fahrer selbst zwischen sportlicher oder komfortabler Abstimmung wählen kann, kommt der TTS mit Bodenwellen am besten klar – wenn auch die Unterschiede zum Mercedes nur geringfügig sind. Die Differenz würde sicherlich noch etwas größer ausfallen,

hätte unser TTS nicht die mit starken Seitenwangen bestückten Schalensitze, sondern die Serienstühle, die auch noch genügend Seitenhalt bieten, an Bord gehabt. Den Sieg des SLK in diesem Kapitel hätten aber auch sie nicht verhindern können.

MOTOR / GETRIEBE

Vierzylinder-Turbo im TTS gegen Sechszylinder in Z4 und SLK

Im Gegensatz zu Mercedes und BMW ist der TTS mit einem Zweiliter-Vierzylindermotor mit

Die Holzausstattung ist nicht jedermanns Geschmack, Qualität und Verarbeitung genügen aber auch höchsten Ansprüchen



Für die Langstrecke bieten die SLK-Sitze guten Komfort und in Kurven genügend Seitenhalt



Wie der BMW ist der SLK serienmäßig mit 17-Zöllern bestückt



Den V6 bezeichnet Mercedes als Sportmotor – so agiert er auch



Die neue Direktlenkung macht den SLK wesentlich dynamischer



olader ausgestattet. Wer jetzt
bt, dieses Triebwerk hat in
nen Leistungsentfaltung und
chzug keine Chance, ist auf
Holzweg. Der 272 PS starke
or mit 350 Newtonmeter Dreh-
ment hängt überaus willig am
und stellt in allen Fahrsituati-
n genügend Leistungsreserven
Verfügung. Den Spurt von null
100 km/h erledigt der Audi in
Sekunden souverän vor den
en Sechszylindern. Der BMW
seinem 265 PS starken Dreili-
nd 315 Newtonmetern benötigt
diese Disziplin 5,9 Sekunden.
SLK mit 305 PS, 360 New-
tonmetern und 3,5 Liter Hubraum
lft den Sprint in 5,4 Sekunden.
drei Triebwerke hängen gierig
Gas und ermuntern die Piloten
einer forschen Gangart.

ährend SLK und Z4 im Test mit
nuellen Sechsgang-Schaltboxen
gerüstet waren, arbeitete in un-
em TTS das S-tronic-Doppel-
plungs-Getriebe (2150 Euro
preis). Es schaltet ruckfrei
steps im richtigen Moment. Der
imale Kraftanschluss steht also
ner zur Verfügung. BMW und
redes befinden sich in puncto
riebe auf gleichem Niveau. Der
lässt sich knackiger schalten,
m SLK passt die Motor-Getriebe-
Abstimmung besser.

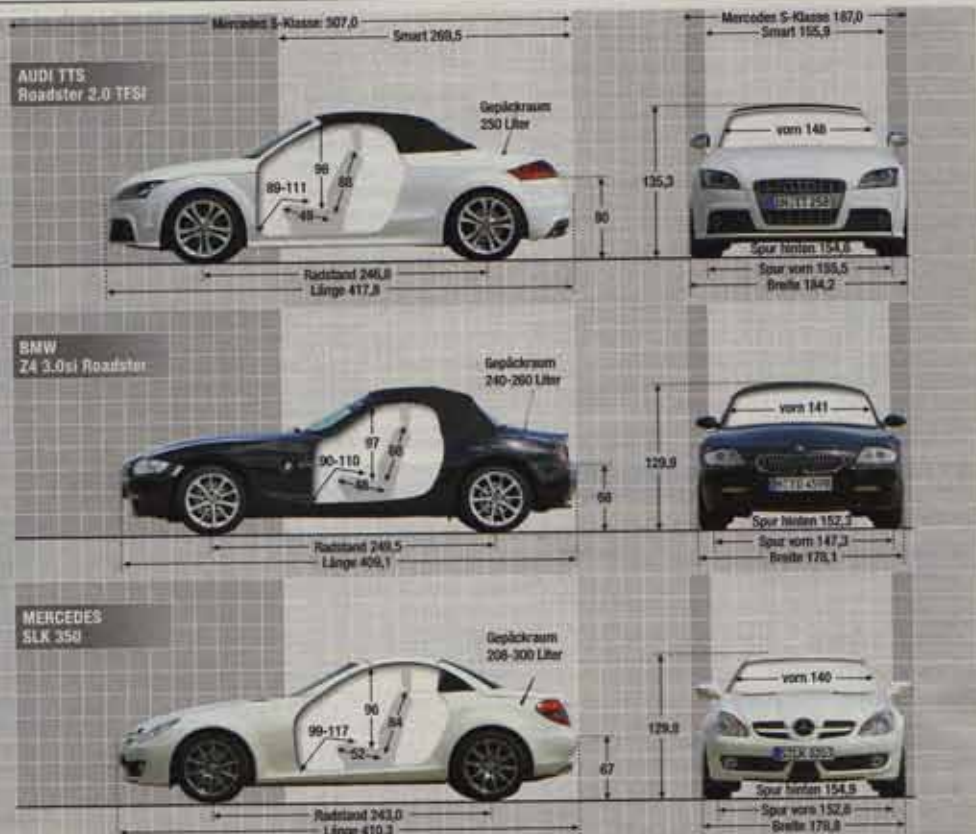
Älteste im Feld, der BMW-
chszylinder, glänzt mit dem
stigsten Verbrauch. Im Durch-
schnitt gönnte sich der Bayer 9,8 >



Gegen Audi und Mercedes wirkt der BMW klein und filigran, aber auch alt

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm



YAMAHA feeling Part 2

Power pur bei
naked Bikes

YAMAHA empfiehlt YAMALUBE

kommt gut - im Großstadtdschungel wie auf Landstraße oder Autobahn. Die FZ1 ABS lässt überall Muskeln spielen. Sie überzeugt u. a. durch den von der R1 abgeleiteten Motor, ein super-agiles Basis und ABS serienmäßig. Und sie wartet bei einem autorisierten YAMAHA-Händler auf alle, die alle Kraft auf zwei Rädern endlich erleben wollen - und das ganz egal wo! www.yamaha-motor.de

 **YAMAHA**



TECHNIK

MOTOR	AUDI TTS ROADSTER 2.0 TFSI	BMW Z4 3.0si ROADSTER	MERCEDES SLK 350
Zylinder/Ventile pro Zylinder	R4 / 4, Turbo	R6 / 4	V6 / 4
Nockenmechanismus	Zahnriemen	Kette	Kette
Bohrung/Hub	82,5 / 92,8 mm	88,0 / 85,0 mm	92,9 / 86,0 mm
Hohlraum	1984 cm ³	2996 cm ³	3498 cm ³
Verdichtung	9,8 : 1	11,0 : 1	11,7 : 1
Leistung	200 kW / 272 PS bei 6000 /min	195 kW / 265 PS bei 6600 /min	224 kW / 305 PS bei 6500 /min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 2500 - 5000 /min	315 Nm bei 2750 /min	360 Nm bei 4900 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	6-Gang, automatisiert	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Antrieb	Allrad, permanent	Hinterrad	Hinterrad

FAHRWERK

Fahrwerk	Audi TTS Roadster 2.0 TFSI	BMW Z4 3.0si Roadster	Mercedes SLK 350
Federbeine (vorn)	McPherson-Federbeine (adaptiv, optional), Querlenker, Stabilisator;	McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator;	McPherson-Federbeine, Dreifachlenker, Stabilisator;
Federbeine (hinten)	Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer (adaptiv, optional), Stabilisator; ESP	Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Lenkung	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch	Zahnstange, Servo, hydraulisch
Wendekreis l / r	11,1 / 11,2 m	9,9 / 9,8 m	10,7 / 10,4 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 245/40 ZR 18	rundum: 245/45 R 17 W	vorn: 225/45 R 17 W; hinten: 245/45 R 17 W
Testbereifung	rundum: 245/40 ZR 18	rundum: 245/45 R 17 W	rundum: 245/40 R 17 W
Felgen	9 x 18	8 x 17	8,5 x 17
Reifenmarke	Michelin Pilot Sport	Bridge. Potenza RE050A RSC	Pirelli P Zero Rosso

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1475 / 1526 kg	1310 / 1376 kg	1410 / 1483 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1795 kg	1610 kg	1800 kg
Effektive Zuladung	269 kg	234 kg	317 kg
Anhängelast geb. / ungeb.	- / - kg	- / - kg	- / - kg
Dachlast / Stützlast	- / - kg	- / - kg	50 / - kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	1,5 s	1,7 s	1,4 s
0 - 60 km/h	2,6 s	2,9 s	2,5 s
0 - 80 km/h	3,7 s	4,2 s	3,7 s
0 - 100 km/h	5,2 s	5,9 s	5,4 s
0 - 120 km/h	7,4 s	7,9 s	7,4 s
0 - 140 km/h	9,8 s	10,2 s	9,7 s
0 - 160 km/h	12,8 s	14,4 s	13,0 s
0 - 180 km/h	16,7 s	18,3 s	16,9 s
60 - 100 km/h	2,7 s	2,9 s	2,9 s
80 - 120 km/h	3,7 s	3,7 s	3,7 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Handling	1 : 45,1 min	1 : 46,1 min	1 : 45,7 min
Slaloms Pyknenabst. 18 m	64,7 km/h	63,4 km/h	63,2 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,4 m	35,1 m	35,8 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	34,8 m	35,8 m	35,2 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	44 dB(A)	44 dB(A)	46 dB(A)
Vorbefahrgeräusch	73 dB(A)	75 dB(A)	75 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	62 dB(A)	61 dB(A)	59 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	70 dB(A)	70 dB(A)	68 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	74 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
Innen bei 160 km/h höchst. G.	77 dB(A)	79 dB(A)	75 dB(A)

VERBRAUCHE

Testverbrauch	10,6 l SP / 100 km	9,8 l SP / 100 km	10,3 l S / 100 km
Tankinhalt	60 l	55 l	70 l
Reichweite	566 km	561 km	679 km
EU-Verbrauch	8,0 l SP / 100 km	8,5 l SP / 100 km	9,5 l S / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO ₂	190 g/km	207 g/km	227 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,185 g/km	0,294 g/km	0,221 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,065 g/km	0,055 g/km	0,014 g/km
Stickoxid NO _x	0,030 g/km	0,019 g/km	0,035 g/km
Rußpartikel	-	-	-

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL	Audi	BMW	Mercedes
GRUNDPREIS	47 750 €	42 250 €	46 975 €

AZ-NORMAUSSTATTUNG

Fahrdyn.-Regelung ESP ¹	Serie	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie
Metalllackierung	615 €	620 €	690 €
Radio mit CD	Serie	Serie	Serie
Sitzhöhen-einstellung	Serie	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie	Serie
GUMMI	615 €	620 €	690 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	-	-	-
GESAMTPREIS	48 365 €	42 870 €	47 665 €

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie	Serie
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie
Isotfix	-	90 €	-
Kopf-Airbag	Serie	-	Serie
Kurven-/Abbiegelicht	350 €	-	Serie
Motlauf-Reifen	255 €	Serie	298 €
Presafe	-	-	-
Reifenpannen-Anzeige	80 €	Serie	65 €
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-	-
Xenonlicht	Serie	870 €	994 €
Aktive Kopfstützen	Serie	-	-
Adaptives Bremslicht	Serie	Serie	Serie
Aut. abblend. Außensp.	340	Serie	274 € ³
Aut. abblend. Innensp.	245 € ²	Serie	3
Berganfahrhilfe	-	Serie	-
FH mit Einklemmschutz	Serie	Serie	Serie
Frontkamera	-	976 €	-
Lichtsensor/Tagfahrlicht	Serie	120 € ³	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie	Serie	Serie
Notruf (SOS-Taste)	-	3470 € ⁴	-
Regensensor	3	3	119 €
Rückfahrkamera	-	719 €	-
Zusatz-Airbags	-	-	-

¹ gemäß AZ-Normausstattung; ² Paket Licht- und Regensensor / aut. abblendbar Innen- und Außenspiegel; ³ Licht- und Regensensor; ⁴ Bestandteil Navigationssystem Professional inkl. Handyvorbereitung, ⁵ Innen- und Außenspiegel aut. abblendbar

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	lauf	lauf	lauf
	Anzeige	Anzeige	Anzeige
Inspektion	lauf	lauf	lauf
	Anzeige	Anzeige	Anzeige
Werkstattkosten ¹	489 €	556 €	810 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/-	2 Jahre ² /-	2 Jahre ² /-
Lack	3 Jahre/-	3 Jahre ² /-	2 Jahre ² /-
Durchrostung	12 Jahre ² /-	12 Jahre ² /-	30 Jahre ² /-
Mobilität	unbegr.	5 Jahre	30 Jahre

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	25 642 €	21 632 €	24 538 €
nach 4 Jahren	53,7 %	51,2 %	52,8 %

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Haftpflicht TypK/L/Kosten	15/435 €	14/420 €	13/388 €
Vollkasko TypK/L/Kosten	24/1020 €	23/958 €	23/958 €
Teilkasko TypK/L/Kosten	25/226 €	22/158 €	23/175 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	128 €	203 €	236 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; ² Händlergarantie



Der Audi hat den größten Innenraum, aber das kleinste Ladevolumen



Die Proportionen des Z4 erinnern am ehesten an jene klassischer Roadster



In 22 Sekunden verwandelt sich der SLK vom Coupé in einen Roadster

Liter pro 100 Kilometer auf unserer Verbrauchsmessstrecke. SLK und Audi unterboten hier die Zehnliter-Marke nicht und gönnten sich 10,3 (SLK) und 10,6 Liter (TTS). Der SLK kommt im Gegensatz zu Z4 und TTS allerdings mit Superbenzin aus, während die anderen das teure Super Plus fordern. Alle

drei liegen in diesem Kapitel aber eng zusammen – der Sieg geht nur ganz knapp an den SLK.

FAHRDYNAMIK

Narrensicherer Audi, eingebremster SLK, nervöser Z4

Stärker, agiler, handlicher – der Audi TTS zeigt ganz klar, wozu er bestimmt ist. Ob beim Hand-

ling oder beim Slalom, Z4 und SLK haben keine Chance gegen den Ingolstädter. Dabei präsentiert er sich obendrein so sicher und ausgewogen, dass es schon fast langweilig wird.

Zuschnell anvisierte Kurven quittiert der Audi mit einem klaren Untersteuern und lässt sich auch bei Lastwechseln – im Gegensatz zum BMW mit seinem deutlich ausbrechenden Heck – nicht aus der Ruhe bringen. Die direkt agierende Lenkung und die dank Allradantrieb immer vorhandene Traktion lassen keine Zweifel an seinem dynamischen Können aufkommen.

Beim SLK wird eine zu forsche Gangart durch das nicht ganz abschaltbare ESP eingebremst, während der BMW-Pilot auch hier ungehindert seine Roadster-Träume ausleben kann.

UMWELT / KOSTEN

Der BMW Z4 strapaziert den Geldbeutel am wenigsten

Mit dem TTS hat Audi den Mercedes in puncto Grundpreis überholt, der BMW Z4 ist deutlich günstiger zu haben. Beim Mercedes wird der höhere Preis im Vergleich zum BMW durch die Mehrleistung und das Variodach gerechtfertigt, beim Audi kann man nur den Allradantrieb anführen. Zudem macht der BMW-Eigner beim Wiederverkauf des Z4 den geringsten Verlust und gibt auch am wenigsten Geld für Benzin aus.

In der Schadstoffwertung liegt der Mercedes vorn, und auch bei den Versicherungstarifen können sich SLK-Besitzer noch am glücklichsten schätzen. Der Audi wiederum kann bei den Werkstattkosten, der Steuer und den Garantien punkten. ■

Jürgen Schramek

FAZIT



Das dynamischer geschnürte Paket hat der Audi TTS Roadster – mit dem neuen Zweiliter-TFSI-Motor vergrößert er den Abstand zur Konkurrenz. Besonders bei der Fahrdynamik kann der Audi Boden gutmachen. Er ist schnellster im

Handling und im Slalom und zudem in allen Fahrsituationen absolut einfach und sicher zu beherrschen. Zudem erzielt er den Sieg im Karosserie-Kapitel.

Der Mercedes SLK 350 bleibt ihm aber dicht auf den Fersen. Er überzeugt beim Komfort und begeistert mit seinem Sportmotor. Selbst bei den Kosten kann er sich vor dem Audi positionieren. Und das Varioverdeck ist noch ein weiterer Pluspunkt. Das intensivste Roadster-Feeling genießen die Passagiere im BMW Z4. Die lange Motorhaube und das kurze Heck muten klassisch an, der Reihensechszylinder ist nach wie vor ein Traum und reagiert spontan. Allerdings ist der Z4 in die Jahre gekommen und bedarf einer Auffrischung.

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE

	Audi	Mercedes	BMW	
Raumangebot vorn	100 ¹	70	67	69
Raumangebot hinten	100	0	0	0
Übersichtlichkeit	70	45	41	48
Bedienung/Funktion	100	81	77	81
Kofferraumvolumen	100	12	13	18
Variabilität	100	0	0	5
Zuladung/Anhängel.	50/30	9	6	12
Sicherheitsausstatt.	150	88	82	73
Qualität / Verarbeitung	100/100	180	172	178
KAPITELWERTUNG	1000	485	458	484

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	110	102	105
Sitzkomfort hinten	100	0	0	0
Ergonomie	150	124	117	120
Innengeräusche	50	23	25	30
Geräuscheindruck	100	84	80	86
Klimatisierung	50	34	34	41
Federung leer	200	116	110	115
Federung beladen	200	116	110	115
KAPITELWERTUNG	1000	607	578	612

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	183	176	181
Zwischenspur	75	68	67	67
Höchstgeschwindigkeit	200	120	120	120
Getriebeabstufung	100	91	85	85
Schaltung				
Kraftentfaltung	50	45	42	45
Laufkultur	100	76	82	80
Verbrauch	250	155	165	159
Reichweite	25	9	9	12
KAPITELWERTUNG	1000	747	746	748

FAHRDYNAMIK

Handling	150	83	90	91
Slalom	100	74	67	66
Lenkung	100	83	84	83
Geradauslauf	50	44	38	42
Dosierbarkeit der Bremse	25	20	21	19
Bremsweg kalt	150	96	99	92
Bremsweg warm	150	102	92	98
Traktion	100	86	41	41
Fahrsicherheit	150	134	119	125
Wendekreis	25	13	22	17
KAPITELWERTUNG	1000	745	673	674

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	86	84	87
Grundpreis	650	121	137	123
AZ-Normausstattung	25	19	19	18
Wertverlust ¹	50	13	16	14
Werkstattkosten ²	20	15	14	12
Versicherung	40	29	31	32
Steuer	10	9	8	8
Kraftstoff	55	30	33	32
Garantie/Gewährleist.	50	28	20	27
KAPITELWERTUNG	1000	350	362	353

GUMME

	5300	2934	2617	2672
--	------	------	------	------

PLATZIERUNG

1 3 2

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² ermittelt durch die DAT, ³ ermittelt durch den ADAC

Der Audi TTS.

Und dann ganz lange nichts.



Vorsprung durch Technik www.audi.de

Ein reinrassiges Sportcoupé ist das Ergebnis einer seltenen Mischung: Kraft, verbunden mit Eleganz, Sportlichkeit mit Komfort, Design mit Technik. Das hervorragende Zusammenspiel dieser Kombination macht den Audi TTS zu einem Maßstab in puncto Fahrdynamik und technischer Innovationen. Dass jeder Fahrer dies auch richtig zu spüren bekommt, dafür sorgen neben dem kräftigen 2.0 TFSI®-Motor mit 200 kW (272 PS) auch das um zehn Millimeter tiefergelegte Audi magnetic ride Fahrwerk und der speziell angepasste Allradantrieb quattro®. Mit jedem Fahrer meinen wir natürlich auch alle, an denen Sie gerade vorbeigezogen sind. Ihr Audi Partner freut sich auf Sie.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 10,9–11,0; außerorts 6,1–6,3; kombiniert 7,9–8,0; CO₂-Emission in g/km: kombiniert: 188–191.

