

AUTOSIMTEST

AUDI TT COUPÉ 3.2 QUATTRO 250 PS, Allradantrieb, 0-100 km/h in 6,5 s, 250 km/h Spitze, 39.900 Euro

PORSCHE CAYMAN 245 PS, Hinterradantrieb, 0-100 km/h in 6,5 s, 260 km/h Spitze, 47.647 Euro



TEXT Klaus-Achim Peitzmeier FOTOS Willy Bister

DER VERFOLGER

Audi greift mit seinem neuen TT den Porsche Cayman direkt an – mit vergleichbaren Fahrleistungen, aber zu einem deutlich günstigeren Preis. Was kann der heckgetriebene Mittelmotor-Boxer, was sein Allrad-Konkurrent nicht kann? Ein Vergleichstest klärt auf



Narrensicher: Der neue Audi TT wartet mit einem überzeugenden Fahrverhalten auf, das frei von Heimtücke ist

Sie sind schön, überaus begehrenswert und entziehen sich schon aus diesem Grunde rein rationaler Betrachtung: Sportcoupés wie der neue Audi TT und der Porsche Cayman werden mit anderem Maß gemessen als Brot-und-Butter-Autos. Sie sind Reitpferde für die Freizeit und keine Ackergäule – mehr dem Spaß verpflichtet als schierem Alltagsnutzen und für die Lust am Autofahren zuständig statt für die Lasten des Transports.

Doch allen Emotionen zum Trotz: Zickigkeiten gehen heute selbst in diesem Segment keinem Auto mehr durch. Die Kompromissbe-

reitschaft der Kunden ist begrenzt, die Ansprüche sind gewachsen. Dabei bilden Audi TT 3.2 und Porsche Cayman die Schnittmenge ungleicher Welten. Hier das Ingolstädter Topmodell, das mit 39 900 Euro für eine breitere Masse noch zur Kategorie „finanzierbar“ zählt, dort die fast 8000 Euro teurere Basisversion eines exklusiven Sportwagens. Aber ist der Porsche diesen Mehrpreis wirklich wert?

KAROSSERIE

Der Audi ist nicht so kompromisslos ausgelegt wie der Porsche

Wer in eines der beiden Coupés einsteigt, bemerkt schnell: Beide

stellen kein verschwenderisch großes Platzangebot zur Verfügung, klaustrophobische Attacken lösen sie aber auch nicht aus. Vielmehr wirken sie wie maßgeschneiderte Trikots: Alles sitzt, nichts kneift – auch wenn die Innenbreite im Cayman noch knapper bemessen ist als im TT. Dafür bietet der etwas kuppelförmigere Porsche die großzügigere Raumhöhe, während Fahrer und Beifahrer im Audi mit den Schläfen der seitlichen Dachkante schon recht nahe rücken.

Auch wenn der Bayer rein formal als Viersitzer gilt: Die hinteren Plätze können menschlichen Wesen kaum zugemutet werden. Mit

ihren geteilt umklappbaren Rücklehnen erweisen sie sich eher als willkommene Ablagemöglichkeit, die das bescheidene Kofferraumvolumen von 190 auf 700 Liter vervielfacht. Während der TT damit bereits als Reisegepäck- und Sportgeräte-tauglich durchgeht, müssen sich Cayman-Benutzer deutlicher einschränken. Ihnen steht nur ein flacher Stauraum hinten sowie ein tiefes Kofferfach vorn zur Verfügung, in das sich 260 Liter zwängen lassen. Dabei sollte es sich im besten Fall um Kopfkissen handeln, denn die Zuladung des 1406-Kilogramm-Zweisitzers ist mit 214 Kilogramm schnell erschöpft. Der >

Die Sportsitze sind nicht zu hart



Das TT-Cockpit wirkt funktionell und sportlich



Der 3,2-Liter-V6 hat einen hervorragenden Antritt





Der Porsche Cayman ist eine Fahrmaschine in Reinkultur. Der Grenzbereich liegt enorm hoch

Audi, mit 1,45 Tonnen nur geringfügig schwerer, hat hier mit 355 Kilo Zuladung mehr zu bieten. Das Gleiche gilt für die Sicherheitsausstattung des TT, der neben einem Bremsassistenten (Serie) auch mit Kurvenlicht (340 Euro) aufwarten kann. Kostet die automatische Reifendruckkontrolle im Audi nur 80 Euro, müssen Porsche-Kunden hierfür satte 626 Euro aufbringen.

FAHRKOMFORT
Der Cayman glänzt mit bemerkenswertem Federungskomfort

Können ernstzunehmende Sportwagen überhaupt so etwas wie Federungskomfort bieten? TT und

Cayman liefern eine klare Antwort: ja. Als Sänften gehen beide zwar nicht durch, von harten Schlägen oder unangenehmen Nick- und Wankbewegungen bleiben die Passagiere aber verschont. Während der Audi üppiger dimensionierten Federwegen vertraut, vollbringt der nochmals ausgewogenere Porsche dank seiner ausgeklügelten Abstimmung der Feder- und Dämpferferraten kleine Wunder.

Allerdings profitieren beide Testwagen von elektronisch geregelten Dämpfersystemen, die einem die Wahl zwischen einer bequemeren „Normal“-Einstellung und dem „Sport“-Modus lassen. Mit

1508 Euro Aufpreis kommt das „Porsche Active Suspension Management“ (PASM) teurer als das „Audi Magnetic Ride“, das 1200 Euro extra kostet.

Den typischen Porsche-Sound sollen Cayman-Insassen allerdings mögen, denn akustisch spielt der Boxer hinter den Vordersitzen ganz klar die erste Geige. Im TT geht es spürbar leiser zu.

MOTOR / GETRIEBE
Schnell wie echte Sportwagen, aber bei weitem nicht so durstig

Radau hin, Radau her: In punkto Fahrleistungen kann der länger übersetzte Schwaben-Sportler den

nominell fünf PS stärkeren, aber auch 49 Kilogramm schwereren Allrad-Audi nicht abhängen. Beide eilen in 6,5 Sekunden von Null auf 100 km/h, selbst bei 180 km/h liegen sie noch Kopf an Kopf. Erst wenn der quattro bei 250 km/h eingefangen wird, galoppiert der Cayman ihm bis Tempo 260 davon – was in der Praxis allenfalls statistische Bedeutung besitzt. Dafür verlangt der lauffruhigere Boxermotor aus Zuffenhausen nach höheren Drehzahlen und fleißigerer Schaltarbeit als der 0,5 Liter größere V6 des TT. Der gibt sein maximales Drehmoment (320 statt 273 Nm) schon bei 2500 Um-

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Alle Infos zum neuen Sportler von Audi unter CLICKCODE: AUDITT

drehungen ab und wirkt insgesamt agiler und antrittstärker. Allerdings reagiert der Motor etwas verzögert auf Gawnahme. Eine etwas lästige Eigenschaft.

Beim Verbrauch müssen sich beide Sportler nichts vorwerfen: Mit 11,1 (Audi) oder sogar nur 10,2 Liter Super Plus (Porsche) pro 100 Kilometer erweisen sich die beiden angesichts ihrer hervorragenden Fahrleistungen als beispielhaft genügsam.

FAHRDYNAMIK
Der TT trumpft mit seinem permanenten Allradantrieb auf

Auf dem Handling-Kurs ist der Porsche endgültig in seinem Element. Wieselflink und dank Zahnstangenlenkung mit variabler Übersetzung enorm präzise zu steuern, realisiert er beeindruckende Kurven-Speeds. Trotz seines Mittelmotor-Konzepts fühlt er sich dabei im Grenzbereich streng der Neutralität verpflichtet, hektische Reaktionen sind ihm fremd. Neben seinem fein abgestimmten PASM-Fahrwerk profitiert der Cayman dabei auch vom niedrigeren Schwerpunkt und der optionalen 19-Zoll-Mischbereifung (235/35 vorn, 265/35 hinten).

Der Audi ist kaum langsamer, wenngleich er die besondere Agilität des Schwaben nicht erreicht. Insbesondere, wenn das ESP aktiviert bleibt, gerät der TT ins Hintertreffen: Die elektronischen Sittenwächter des Porsche arbeiten spürbar feinfühler. Mit seinem permanenten Allradantrieb spielt der quattro dafür auf nasser Fahrbahn seine dann überlegene Traktion aus.

Geht es ums Verzögern, hat erneut der Porsche die Nase vorn: 34 Meter braucht er, um aus 100 km/h zum Stillstand zu kommen – ebenso meisterlich wie die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl seiner Bremsanlage. Der Audi (35,3 Meter) kann es fast genauso gut. Mit warmen Bremsen überflügelt er den Cayman sogar.

UMWELT / KOSTEN
Den Preisnachteil des Cayman kann man nicht wegdiskutieren

Fast 8000 Euro kostet der Porsche mehr als sein Kontrahent – gewiss keine Kleinigkeit. Über die hilft weder der geringere Verbrauch noch der prozentual günstigere Werterhalt hinweg: Über vier Jahre betrachtet büßen Cayman-Besitzer 22632 Euro ein, TT-Kunden aber nur 21506 Euro. Aus finanzieller Sicht sprechen daher alle Argumente klar für den Sportler aus Ingolstadt.



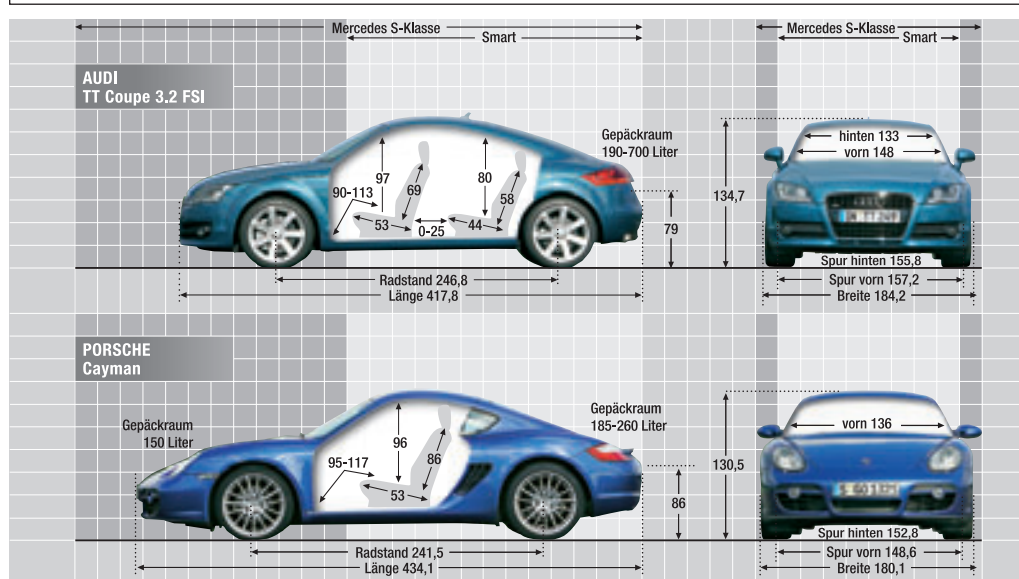
Wie auf Schienen: Dank serienmäßigem Allradantrieb bleibt der Audi neutral



■ Trotz Mittelmotor: Der Porsche lässt sich nur mit Mühe zu Drifts überreden

ALLE MASSE IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm



FAZIT Achim Peitzmeier

Keine Frage: Mit dem neuen Audi TT 3.2 ist dem Porsche Cayman ein ernstzunehmender Gegner erwachsen, der vieles besser

kann als der Sportwagen aus Zuffenhausen. Überzeugend verbindet er Fahrkomfort mit Fahrdynamik – und dies zu einem deutlich günstigeren Preis als sein Kontrahent. Darum gewinnt der Ingolstädter, der dem Porsche in punkto Fahrleistungen in nichts nachsteht, diesen Vergleich überraschend klar und verdient. Dennoch handelt nicht grob fahrlässig, wer sich für den Cayman entscheidet. Denn in dem für echte Sportwagen entscheidenden Kriterium – dem Fahrwerk – beweist der Porsche faszinierende Qualitäten. >

Sportsitze mit viel Seitenhalt im Cayman

Die Armaturen gleichen dem aktuellen 911

Gut versteckt: 2,7-Liter-Boxer hinter den Vordersitzen





TECHNIK

MOTOR	AUDI TT 3.2 COUPÉ	PORSCHE CAYMAN
Zylinder/Ventile pro Zylinder	V6 / 4	B6 / 4
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette
Bohrung/Hub	84,0 / 95,9 mm	85,5 / 78,0 mm
Hubraum	3189 cm ³	2687 cm ³
Verdichtung	11,3 : 1	11,3 : 1
Leistung	184 kW/250 PS bei 6300 /min	180 kW/245 PS bei 6500 /min
Max. Drehmoment	320 Nm bei 2500 /min	273 Nm bei 4600-6000 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Antrieb	Allrad, permanent	Hinterräder

FAHRWERK

Fahrwerk	vorn: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Stabilisator; hinten: Einzelradaufhängung, Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer, Querstabilisator, ESP	rundum: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Längslenker, elektronisch geregelte Dämpfer PASM (Option), Stabilisator; PSM (ESP)
Lenkung	Zahnstange, Servo, elektromechanisch	Zahnstange, variabel, Servo, hydraulisch
Wendekreis l / r	11,1 / 10,8 m	11,1 / 11,1 m
Bremsen	v: innenbel. Scheiben, h: innenbel. Scheiben; ABS	v: innenbel. Scheiben, h: innenbel. Scheiben; ABS
Serienbereifung	vorn: 245/45 R 17 hinten: 245/45 R 17	vorn: 205/55 R 17 hinten: 235/50 R 17
Testbereifung	vorn: 245/40 R 18 hinten: 245/40 R 18	vorn: 235/35 R 19 hinten: 265/35 R 19
Felgen	9,0 x 18	v.: 8 x 19; h.: 9,5 x 19
Reifenmarke	Bridgest. Potenza RE 050A	Michelin Pilot Sport

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1410 / 1455 kg	1300 / 1406 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1810 kg	1620 kg
Effektive Zuladung	355 kg	214 kg
Anhängelast gebr. / ungebr.	- / - kg	- / - kg
Dachlast / Stützlast	- / - kg	80 / - kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	1,6 s	1,9 s
0 - 60 km/h	2,9 s	3,1 s
0 - 80 km/h	4,4 s	4,8 s
0 - 100 km/h	6,5 s	6,5 s
0 - 120 km/h	8,7 s	8,9 s
0 - 140 km/h	11,7 s	11,8 s
0 - 160 km/h	15,1 s	15,2 s
0 - 180 km/h	19,7 s	19,6 s
60 - 100 km/h	3,5 s	3,4 s
80 - 120 km/h	4,3 s	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	260 km/h
Handling	1,45,5 min	1,44,1 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	66,2 km/h	66,0 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,3 m	34,0 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	34,5 m	34,8 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	46 dB(A)	54 dB(A)
Vorbeifahrergeräusch	73 dB(A)	75 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3.Gang	66 dB(A)	67 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	70 dB(A)	76 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	73 dB(A)	79 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	11,1 l SP / 100 km	10,2 l SP / 100 km
Tankinhalt	60 l	64 l
Reichweite	541 km	627 km
EU-Verbrauch	10,3 l SP / 100 km	9,5 l SP / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO ₂	247 g/km	227 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,293 g/km	0,277 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,059 g/km	0,043 g/km
Stickoxid NO _x	0,020 g/km	0,018 g/km

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL		
GRUNDPREIS	39900 €	47647 €

AZ-NORMAUSSTATTUNG

Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie
Metalliclackierung	600 €	835 €
Radio mit CD	Serie	Serie
SitzhöhenEinstellung	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie
SUMME	600 €	835 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Günst. Ausstattung ¹	-	-
GESAMTPREIS	40500 €	48482 €

WEITERE EXTRAS

Automatik-Getriebe	2100 € ²	2575 €
Bordcomputer	Serie	Serie
Lederausstattung	Serie	Serie
Navigationssystem	1030 €	2813 €
Sitzheizung	320 €	394 €
Stoßdämpfer, adaptiv	1200 €	1508 €

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	-
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie
Isofix	Serie	Serie
Kopf-Airbag	Serie ³	Serie
Kurvenlicht	340 €	-
Nebellampen	Serie	Serie
Presafe	-	-
Reifendruck-Kontrollsystem	80 €	626 €
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	-	-
Xenonlicht	Serie	1032 €
weitere Details	a	

¹ gemäß AZ-Normausstattung; ² Direktschaltgetriebe; ³ Thorax-Kopf-Airbag; a: Audi-Backguard

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	lt. Anzeige 24 Monate	laut Anzeige
Inspektion	lt. Anzeige 24 Monate	laut Anzeige
Werkstattkosten ¹	750 €	720 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/-	-/2 Jahre
Lack	-/3 Jahre	-/3 Jahre
Durchrostung	-/12 Jahre	10 Jahre/-
Mobilität	unbegr.	unbegr.

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	21506 €	22632 €
nach 4 Jahren	53,9 %	47,5 %

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Typklasse HP	15	13
Typklasse VK	24	25
Typklasse TK	25	28
Versicherungskosten HP	530 €	470 €
Versicherungskosten VK	1173 €	1251 €
Versicherungskosten TK	249 €	343 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	216 €	182 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich der üblichen Verschleißteile ohne Reifen

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	63	60
Raumangebot hinten	100	5	0
Übersichtlichkeit	100	50	53
Bedienung/Funktion	100	89	82
Kofferraumvolumen	100	23	17
Variabilität	70	20	3
Zuladung/Anhänger	50/30	10	0
Sicherheitsausstatt.	150	106	83
Qualität / Verarbeitung	100/100	175	178
KAPITELWERTUNG	1000	541	476

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	125	118
Sitzkomfort hinten	100	5	0
Ergonomie	150	124	112
Innengeräusche	50	19	8
Geräuscheindruck	100	80	71
Klimatisierung	50	34	32
Federung leer	200	118	125
Federung beladen	200	119	125
KAPITELWERTUNG	1000	624	591

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	170	170
Zwischenspur	100	86	86
Höchstgeschwindigk.	200	120	130
Getriebeabstufung	100	94	92
Schaltung			
Kraftentfaltung	50	34	42
Laufkultur	100	80	81
Verbrauch	200	129	138
Reichweite	50	17	21
KAPITELWERTUNG	1000	730	760

FAHRDYNAMIK

Slalom	100	81	80
Handling	150	129	135
Lenkung	100	85	95
Geradauslauf	50	44	41
Dosierbarkeit der Bremse	25	18	23
Bremsweg kalt	150	137	150
Bremsweg warm	150	145	142
Traktion	100	86	52
Fahrsicherheit	150	138	138
Wendekreis	25	15	14
KAPITELWERTUNG	1000	878	870

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	78	81
SchadstoffEinstufung	50	25	25
Vorbeifahrergeräusch	50	18	13
Grundpreis	400	315	292
AZ-Normausstattung	50	49	48
Wertverlust ²	100	44	41
Werkstattkosten ³	50	37	38
Versicherung	50	38	38
Steuer	50	36	39
Kraftstoff	50	26	28
Garantie/Gewährleist.	50	24	16
KAPITELWERTUNG	1000	690	659

GESAMTPLATZIERUNG 5000

3463	3356
PLATZIERUNG	12

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