



TT-Owners-Club – FAQ - Fahrwerk – Inhaltsverzeichnis

8N: Koppelstangen.....	2
8N: Stahlfelgen	3
8N: Radschrauben.....	4
Winterreifen	5
8N: Knarzgeräusche	6
Bremsscheiben	9



8N: Koppelstangen

Wo finde ich die Koppelstange?

siehe Pfeil im Bild.

Wie äußert sich ein Defekt?

Bei einem Defekt der Koppelstange, quittiert das Fahrzeug jede Bodenunebenheit mit einem "Klock" Geräusch im vorderen Fahrzeugbereich.

Beim Befahren von sehr schlechten Straßen, sind Klappergeräusche zu hören.



Die Lager der Koppelstange sind ausgeschlagen. Sie muß gewechselt werden. Oft sitzt die Koppelstange noch sehr fest und die Lager sind nur ganz minimal ausgeschlagen, so dass man dies selbst kaum prüfen kann.



8N: Stahlfelgen

Kann ich auf meinem Audi TT (8N) die Winterreifen auf Stahlfelgen aufziehen lassen?

In der Vergangenheit gab es häufig den Fall, daß der TÜV die Stahlfelgen bei den TT's der jüngeren Generationen nicht eintragen wollte. Inzwischen hat Audi für noch offene Zweifel die Dokumentationen aktualisiert und für alle Audi TT 8N eine einheitliche Regelung getroffen.



8N: Radschrauben

Für meine Originalräder habe ich keine verlängerten Schrauben für die Spurverbreiterungen. Was brauche ich? Kugel- oder Kegelschrauben? Welche Schraubenlänge brauche ich? (ich habe vorne 15mm und hinten 25mm Spurverbreiterung)

Du benötigst Kugelbundschrauben (D=26mm) Die Länge der benötigten Schrauben ergibt sich durch die **zusätzliche Breite** Deiner Spurverbreiterungen pro Rad. Hier ein Beispiel: Länge der Originalschraube 28mm (M14x1.5) + 15mm Spurverbreiterung/Rad = 43mm.

Daraus resultiert dann folgendes Ergebnis: M14 x 1.5 x 43mm Kugelbund bei 15mm Spurverbreiterung. Für die HA würdest Du demnach 53mm Länge benötigen, müsstest aber auf 55mm gehen, da es 53mm nicht gibt.





Winterreifen

Braucht man für einen TT Quattro Winterreifen ?

Winterreifen sind immer zu empfehlen.

Der Quattro ist beim Bremsen nicht besser als andere Antriebsarten. Und Winterreifen haben ab ca. plus 7 Grad Celsius besseren Grip als Sommerreifen. Außerdem verschleißt Du in der Zeit die Sommerreifen nicht. Es kostet Dich im Endeffekt also nicht unbedingt mehr als einen Satz Stahlfelgen (je nach Anspruch an die Optik).



8N: Knarzgeräusche

Beim Überfahren von Bodenwellen, Lastwechsel bei niedrigen Geschwindigkeiten (Gasgeben, Bremsen) usw... sind laute Knarzgeräusche im Fahrzeug zu hören.

Woher kommen diese und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Die Ursache der Geräusche kommt von den auf den Stabilisator gepressten Lagerhülsen.

Diese haben sich durch Korrosion gelockert und verursachen bei Bewegungen des Stabis die nervigen Geräusche.

Beim Servicepartner wird in solch einem Fall in der Regel der Stabilisator mit den dafür entsprechenden Kosten ausgewechselt.

Eine Alternative bieten verschiedene Hersteller für andere Lagergummis.

Diese sind im Lochdurchmesser für den Stabilisator kleiner als die Originalgummis und ersetzen zugleich die Plastikhülsen.

Mit etwas handwerklichem Geschick kann man vom Stabi die Plastikhülsen entfernen und die originalen Lagergummis durch die Ersatzgummis ersetzen.

Vom Fahrverhalten ist kein Unterschied zu vorher zu erkennen bis auf das nun fehlende "Knarzen".

Die Ersatzgummis (z.B. von Meyle mit der Artikelnummer 100 411 0033) lassen sich beispielsweise über den freien Teilehandel beziehen.



Defekte Stabi-Halterung



Mit 13er Nuss Stabi-Halterung lösen



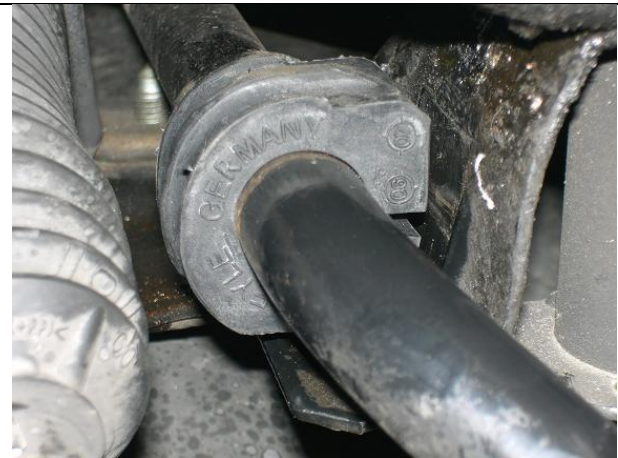
Halterung mit Stabi-Lager in Fahrtrichtung abnehmen



Gebrochene Stabi-Hülse komplett entfernen



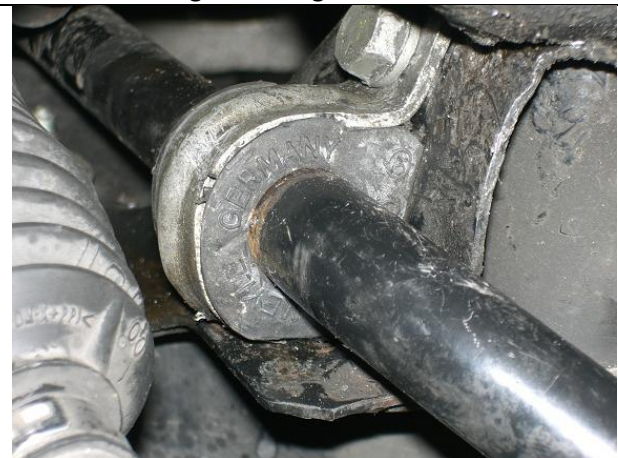
Ordentlich reinigen, ggf. mit Sandpapier



Neues Stabi-Lager anbringen



Stabi-Halterung ansetzen



und verschrauben



Infobild: Neue Stabi-Lager



Infobild: Alte Stabi-Lager

Bremsscheiben

Die Bremsen verursachen Vibrationen obwohl die Bremsscheiben erst vor kurzer Zeit gewechselt wurden. Was kann die Ursache sein?

Neue Bremsscheiben haben in der "Einbremsphase" eine deutlich schlechtere Bremsleistung als die alten Scheiben zuvor. Gleichzeitig ist die Materialstruktur noch nicht "ausgerichtet".



Beim Bremsen ist die Scheiben hohen thermischen Belastungen ausgesetzt. Zugleich wird dabei die Hitzbildung auf der Scheibe nicht gleichmäßig verteilt. Bei starker Belastung, z.B. Herunterbremsen aus hoher Geschwindigkeit, entstehen Temperaturunterschiede (zwischen Bremsfläche und dem Außen- bzw. Innenradius) von mehreren hundert Grad. Es kommt in der Einbremsphase durch die noch nicht ausgerichtete Materialstruktur zu Verspannungen und die Bremsscheibe verzieht sich.

Darum sollten neue Bremsscheiben auf den ersten (ca. 1.000) Kilometern allmählich an die thermischen Belastungsunterschiede gewöhnt werden um solche Materialverpannungen zu vermeiden.