

Audi TT: Ein Display für alles

Von Jens Riedel

Das Runde muss ins Eckige: Diese Metamorphose vollzieht auch der Audi TT. Und sie ist ihm gut bekommen. Im Herbst erscheint die dritte Modellgeneration - optisch ganz neu und doch unverkennbar TT. Durch den weitestgehenden Verzicht auf Rundungen steht der kleine Audi im doppelten Sinne des Wortes „zackiger“ da. Ein wenig hat sich die kompakte Designikone dem großen R8 genähert. Doch nicht nur äußerlich präsentiert sich Audis kleine Sportskanone auf der Höhe der Zeit. Stolz sind die Entwicklungsingenieure beispielsweise auch auf das komplett virtuelle Cockpit.

Äußerlich gibt sich der neue TT kantiger als der Vorgänger. Das betrifft so gut wie alle Karosseriebereiche und sogar die Fensterlinie, die hinten nicht in einem spitzen Bogen endet, sondern in einem kleinen Knick. Die Tornadolinie läuft nicht mehr im Kotflügel, sondern an den Scheinwerfern aus und geht in die Abschlusskante der Motorhaube über, die zudem flacher als bisher abfällt. Der Kühlergrill verfügt nicht mehr über vier abgerundeten Ecken, sondern über sechs klare Rahmenpunkte. Trennstege strukturieren die Scheinwerfer und dienen gleichzeitig als Tagfahrlicht. Optional sind die Scheinwerfer auch in LED-Technik oder - kurz nach dem Verkaufsstart - in der neuen Matrix LED-Technologie erhältlich, bei der kleine, regelbare Einzel-Leuchtdioden das Fernlicht gezielt und automatisch streuen. In Verbindung mit der optionalen MMI Navigation plus nutzt das Steuergerät die Streckendaten, um schon kurz vor dem Lenkeinschlag in die Kurve hineinzuleuchten. Die Top-Scheinwerfer bringen zudem das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige mit - beim Matrix-Scheinwerfer auch in den Heckleuchten. Es läuft in die Richtung, die der Fahrer einschlagen will. Erstmals bei Audi tragen auch die Heckleuchten Tagfahrlicht.

Der 4,18 Meter lange TT ist trotz des nun deutlicher angedeuteten Heckstoßfängers den Hauch von einem Millimeter kürzer als der Vorgänger. Gewachsen ist jedoch der Radstand um über dreieinhalb Zentimeter. In Kombination mit der einen Zentimeter schlankeren Karosserie, den kürzeren Überhängen und gleichgebliebener Höhe wirkt die

dritte TT-Generation deutlich gestreckter. Der Gepäckraum des 2+2-Sitzers legte um 13 Liter zu und überspringt nun die Marke von 300 Litern. Gleichzeitig konnte das Gewicht dank Leichtbauweise je nach Ausstattung und Motor um bis zu 50 Kilogramm gesenkt werden.

Mindestens genauso viel – wenn nicht noch mehr – hat sich innen getan. Ins Auge fallen zunächst die fünf großen prägnanten Lüftungsdüsen, die an eine Flugzeugturbine erinnern. In ihren Achsen sind die Bedienknöpfe für die Belüftung, Klimatisierung und Sitzheizung integriert. Darunter befinden sich in der Mittelkonsole bis zu sieben (je nach Ausstattung) Wippschalter, die optisch einen Rahmen bilden. Die MMI-Bedieneinheit (Multi Media Interface) kommt nun mit zwei statt vier Schaltern aus. Zentrales Element bleibt der Dreh-Drück-Steller, dessen Touchpadoberfläche auch handschriftlich gezeichnete Buchstaben und Zeichen erkennt oder wie bei einem Smartphone mit zwei Fingern als Zoom für die Kartendarstellung genutzt werden kann. Die Drehrichtung wurde allerdings geändert: Rechts herum wird nun im Menü heruntergescrollt – wie es die meisten Menschen intuitiv tun. Das MMI lässt sich zudem auch vom Lenkrad aus bedienen. Deutlich verfeinert wurde im TT die Sprachführung. So reagiert das System besser auf die natürliche Wortwahl und erkennt beispielsweise beim Anrufbefehl mit Zugriff auf das Adressbuch weit mehr als nur ein halbes Dutzend gezielter Standardformulierungen.

Der MMI-Monitor ist allerdings verschwunden. Er ist im neuen TT Bestandteil des vollständig virtuellen Cockpits. Es bündelt hinter dem Lenkrad sämtliche Instrumenten-, Navigations- und Multimediaanzeigen in einem 12,3 Zoll großen Display. Der sechseckige längliche und an den Enden abgerundete Bildschirm hat eine ungewöhnlich hohe Auflösung (1440 x 540 Pixel). In jeder Sekunde können bis zu acht Milliarden Rechenoperationen abgearbeitet werden. So wird beispielsweise der digitale Drehzahlmesser mit 60 Frames pro Sekunde gerechnet, damit sich die virtuelle Nadel so flüssig wie in einem analogen Instrument bewegt.

Der Fahrer kann zwischen zwei Oberflächen wechseln. Neben der Ansicht mit zwei klassischen Rundinstrumenten und kleinem Fenster in der Mitte – beim TTS darf es auf Wunsch auch der Drehzahlmesser als zentrales Element sein – kann alternativ das Infotainment in den Fokus gerückt werden. Tacho und Drehzahlmesser wandern dann als kleine Instrumente nach links und rechts unten, wenn die Navigationskarte oder die Funktionen von Telefon oder Audiosystem prominent platziert werden.

Doch der Audi TT ist vor allem eine Fahrmaschine. Mit dem angepassten Allradantrieb Quattro soll der kleine Sportwagen seine Performance noch besser auf die Straße

bringen. Die elektrohydraulische Lamellenkupplung wurde zwecks besserer Achslastverteilung nach hinten verlegt. Sie schickt die Antriebskraft im Regelfall an die Vorderräder, kann sie aber auch blitzschnell an die Hinterachse umleiten. Dies geschieht vornehmlich bei tendenziell sportlicherer Fahrweise und drückt den Audi besser in die Kurve. Die Steuerung der Kupplung, auch dies ist neu, ist in das Fahrprogramm Drive select integriert, das je nach Wahl des Modus' die Reaktion von Gaspedal und Lenkung verändert. Die Momentenverteilung schickt zudem bei Bedarf mehr Kraft vom kurveninneren auf das kurvenäußere Rad.

Zum Marktstart gibt es wahlweise einen 135 kW / 184 PS starken Diesel oder den TFSI-Benziner mit 191 kW / 230 PS. Der TT 2.0 TDI Ultra mit 380 Newtonmetern Drehmoment, der zum Verkaufsstart mit Handschaltung und Frontantrieb vom Band rollt, verbraucht auf 100 Kilometer im Mittel 4,2 Liter Kraftstoff (nach EU-Norm) und stößt 110 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer aus. Das sind Bestwerte im Segment.

Der TTS erhält den 2.0 TFSI in der höheren Leistungsstufe mit 228 kW / 310 PS und 380 Nm Drehmoment. Damit beschleunigt der Audi in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h limitiert.

Ab Sommer ist der Audi TT bestellbar. Preise sind noch nicht bekannt, sie sollen sich aber annähernd auf dem Niveau des Vorgängers bewegen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Audi TT.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TTS.



Audi TTS.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TT.



Audi TTS.



Audi TT - Anzeigeoption im virtual cockpit



Virtuelles Cockpit im Audi TT.



Virtuelles Cockpit im Audi TT.



Virtuelles Cockpit im Audi TT.



Virtuelles Cockpit im Audi TT.



Virtuelles Cockpit im Audi TTS.



Audi TTS.



Audi TT - Lichtkonzept



Audi TT - Lichtkonzept
