

Audi TT und Audi TTS: Ikonographie in Ingolstadt

Selten wurde ein Auto so schnell zur Ikone wie der erste Audi TT in seinem ersten Jahr 1998. Mit seiner strengen Symmetrie brauchte er nur Wochen, um sich ins Bewusstsein der Autowelt einzubrennen. In solchen Fällen werden Designer zu Ikonographen, die sich nicht allzu weit von der Idee des Coupés entfernen dürfen. Jetzt legen sie mit der dritten Generation die zweite Neuinterpretation vor. Beim Audi TT und dem Audi TTS Quattro S-Tronic als Topmodell mit 228 kW / 310 PS geht es aber nicht nur um äußere Werte. Mit einer neuen Anzeige-Technologie im Cockpit setzt der TT Zeichen.

Beim TT und beim TTS haben die Audi-Designer die unverwechselbare Linienführung des Ur-TT um viele Facetten bereichert. An der Front dominieren die Horizontalen. Der Singleframe-Grill ist breit und flach; Stege gliedern die miteinander verbundenen Lufteinlässe. Auch die Scheinwerfer sind mit Trennstegen strukturiert; sie bilden das Tagfahrlicht. Optional liefert Audi die Scheinwerfer auch in LED-Technik oder in der innovativen Matrix LED-Technologie, bei der kleine, regelbare Einzel-Leuchtdioden das Fernlicht erzeugen. Das Blinklicht läuft in die Richtung, die der Fahrer einschlagen will.

Das Profil des neuen TT und des TTS entspricht immer noch dem des Design-Klassiker der ersten Generation. Das flache und Greehouse sitzt wie ein eigenständiger Körper auf der Karosse. Auch am Heck unterstreichen horizontale Linien die Breite. Die dritte Bremsleuchte, als flacher Streifen an der Kante des Gepäckraumdeckels ausgeführt, verbindet die Lichtsilhouette am Heck.

Mit ihrem Mischbau-Konzept präsentiert die Karosserie des TT und des TTS eine neue Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF) auf der Basis des Modularen Querbaukastens. Der Vorderwagen und der Boden der Fahrgastzelle enthalten viele formgehärtete Stahl-Komponenten; der Aufbau der Passagierzelle sowie alle Außenhaut- und Anbauteile bestehen aus Aluminium. Das Coupé mit 2.0 TFSI und Handschaltung wiegt leer (ohne Fahrer) nur 1230 Kilogramm und damit bis zu 50 Kilogramm weniger als bisher.

Zum Verkaufsstart stehen für den neuen TT ein TDI und ein TFSI zur Wahl; der TTS fährt mit dem Top-TFSI vom Band. Die drei aufgeladenen Vierzylinder leisten zwischen 135 kW / 184 PS und 228 kW / 310 PS und verbrauchen deutlich weniger Kraftstoff als ihre Vorgänger. Ein Start-Stopp-System ist Serie, im Zusammenspiel mit dem optionalen Fahrdynamiksystem „Audi drive select“ (Serie beim TTS) sorgt ein Soundaktuator für sonoren Klang.

Der TT 2.0 TDI ultra mit Handschaltung und Frontantrieb bietet 135 kW / 184 PS und 380 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Wie alle Motoren im neuen TT erfüllt der Zweiliter-Diesel die Euro-6-Norm. Auf 100 Kilometer begnügt er sich im Mittel mit 4,2 Litern Kraftstoff, was einer CO₂-Emission von 110 Gramm pro Kilometer entspricht. Der 2.0 TFSI kommt im TT auf 169 kW / 230 PS und 370 Nm, im TTS gibt er 228 kW / 310 PS und 380 Nm ab. Das Topmodell sprintet in 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. In Basisausstattung gehört zum 2.0 TFSI, zum TT wie zum TTS ein manuelles Sechs-Gang-Getriebe, optional das Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic.

Im Modus „efficiency“ von „Audi drive select“ legt die S tronic den Freilauf ein, wenn der Fahrer vom Gas geht. Der permanente Allradantrieb Quattro (beim TT 2.0 TFSI optional und beim TTS serienmäßig) hat eine neue Entwicklungsstufe erreicht. Bei sportlicher Fahrweise schickt der Antrieb die Kraft schneller und öfter an die Hinterachse. Dadurch drückt er den TT und den TTS förmlich in die Kurve. Der Quattro-Antrieb erlaubt – von der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC überwachte – Drifts.

Neu beim Antrieb ist die Einbindung des Kupplungs-Managements in das System Audi drive select (Option beim TT, Serie beim TTS) mit seinen Fahrmodi „comfort“, „auto“, „dynamic“, „efficiency“ und „individual“. Das System kontrolliert auch die Arbeitsweise des Gaspedals sowie der Lenkunterstützung und bindet mehrere optionale Bausteine ein. Zu ihnen gehört auch die adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride (Serie beim TTS).

Die vordere Radaufhängung des neuen Audi TT und des TTS folgt dem McPherson-Prinzip; Aluminium-Komponenten senken das Gewicht der ungefederten Massen. Die Progressivlenkung ist Serie; ihre Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung mit wachsendem Lenkeinschlag direkter wird. Die Vierlenker-Hinterachse verarbeitet die Längs- und Querkräfte getrennt voneinander. Dem sportlichen Handlings dient auch die Abstimmung der ESC, das sich teilweise oder ganz abschalten lässt. Zu den ESC-Funktionen gehört die elektronische Quersperre. Sie leitet die Antriebskräfte bei Bedarf mit einem Bremsengriff am entlasteten kurveninneren Rad auf das kurvenäußere Rad. Beim Quattro-Antrieb erfüllt die radselektive Momentensteuerung die gleiche Aufgabe, wobei sie die Hinterräder mit einbezieht.

Der Innenraum folgt dem Konzept der Fahrerfokussierung. Alle Bedienelemente gruppieren sich um den Fahrer herum. Fließende Formen prägen die Konsole des Mitteltunnels und die Türverkleidungen. Von oben gesehen ähnelt die schlanke Instrumententafel der Tragfläche eines Flugzeugs. Die runden Luftdüsen, ein klassisches TT-Feature, erinnern an Triebwerke. Die Luftdüsen beherbergen die Bedienung der Klimaanlage beziehungsweise der optionalen Komfortklima-automatik. Die neu entwickelten, tief montierten Sportsitze wiegen zusammen fünf Kilogramm weniger als die Sitze im Vorgängermodell. Optional (Serie beim TTS) montiert Audi die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und stark konturierten, pneumatisch einstellbaren Wangen.

Im neuen TT löst das „Audi virtual cockpit“, ein digitales Kombiinstrument im Blickfeld des Fahrers mit hochdetaillierten Darstellungen die analogen Instrumente und den MMI-Monitor ab. Der Fahrer kann das 12,3 Zoll große, volldigitale Display auf zwei Ansichtsmodi umschalten. In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund. Im „Infotainment“-Modus rücken Themen wie die Navigationskarte in den Fokus, die Rundinstrumente werden kleiner dargestellt. Beim TTS kann der Drehzahlmesser in den Mittelpunkt gerückt werden.

Das ebenfalls neue MMI-Bedienelement kommt mit sechs Tasten aus. Das „MMI smart touch wheel“ bietet ein Touchpad auf der Oberseite des Dreh-/Drück-Stellers, mit der der Fahrer beispielsweise in die Navigationskarte zoomen oder Zeichen eingeben kann. Die Menüstruktur orientiert an der eines Smartphones.

Audi schickt den neuen TT in Deutschland im Herbst 2014 zum Grundpreis von 35 000 Euro zu den Händlern. Die Serienausstattung enthält bereits Elemente wie den Komfortschlüssel oder die Privacy-Verglasung. Bei den Fahrerassistenzsystemen reicht die Palette von der Pausenempfehlung über den „Audi side assist“, den „Audi active lane assist“ und die Verkehrszeichenerkennung bis zum Parkassistent mit Umgebungsanzeige. Das Infotainment-Programm ist als Baukastensystem konzipiert. An seiner Spitze steht die „Audi MMI Navigation plus“ mit dem MMI touch. Ihr ergänzender Baustein „Audi connect“ bringt die Internet-Dienste der Marke über den schnellen LTE-Standard LTE ins Auto. Das Bang & Olufsen Sound System beschallt den Innenraum mit zwölf Lautsprechern.

Daten Audi TT Coupé 2.0 TDI ultra

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,18 x 1,83 x 1,35

Radstand (m): 2,51

Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 135 kW / 184 PS von 3500 - 4000 U/min
Max. Drehmoment: 380 Nm von 1750 - 3250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,1 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter
CO₂-Emissionen: 110 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1065 kg / max. 325 kg
Kofferraumvolumen: 305 l, erweiterbar auf 712 l
Räder / Reifen: 8,0 J x 17 / 225/50 R 17 94W
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Preis: 35 900 Euro

Audi TTS Coupé 2.0 TTS Quattro S-tronic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,19 x 1,83 x 1,34
Radstand (m): 2,51
Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 228 kW / 310 PS von 5500 - 6200 U/min
Max. Drehmoment: 380 Nm von 1800 - 5700 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter
CO₂-Emissionen: 166 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1365 kg / max. 400 kg
Kofferraumvolumen: 305 l, erweiterbar auf 712 l
Räder / Reifen: 8,5 J x 18 / 245/40 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Preis: 51 250 Euro

Bilder zum Artikel



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.



Audi TT Coupé.
