

## Im Gespräch: Hackenberg und sein TT

Von Tim Westermann

**Limousinen sind das Eine - meist sind es aber scharfe Coupés und Roadster, die die Herzen der Automobilenthusiasten höher schlagen lassen. Dieser Trend macht auch vor gestandenen Entwicklungs-Vorständen nicht Halt. So war es Mitte der 1990er-Jahre Ulrich Hackenberg, der bei Audi die Projektverantwortung für den TT übertragen bekam. „Der TT sollte auf der Plattform des Golf basieren. Ich war seinerzeit für die Konzeptentwicklung verantwortlich und wollte eigentlich sofort einen Roadster daraus machen“, erinnert sich Ulrich Hackenberg jetzt am Rande der Präsentation der nunmehr dritten Generation des TT in Marbella.**

Die Zeit für den ersten Wurf des heute so erfolgreichen Audi-Flitzers (bislang 500 000 verkaufte Einheiten) drängte. „Im Design wurden bereits nach vier Wochen erste 1:4-Modelle erstellt. In Frankfurt haben wir dann 1995 das Coupé als Studie gezeigt und ein paar Monate später in Tokio den Roadster“, erinnert sich Hackenberg. Damals hieß der Roadster „TTS“ - in Anlehnung an den legendären NSU Prinz TTS. Die Studien kamen an.

„Showcars sind wie Testballons. Sie geben uns die Möglichkeit, über Grenzen zu gehen, einen Blick in die Zukunft zu werfen“, konstatiert Hackenberg und weiter: „Showcars geben uns die Chance, Vorsprung durch Technik anzukündigen und die Akzeptanz neuer Projekte beim Kunden zu testen. Wenn sie einen Ballon steigen lassen, kann es sein, dass er platzt oder fliegt. Der TT flog.“

1998 ging der sportliche Audi in Serie. Damals konnte keiner ahnen, „dass aus der Idee eine Ikone wurde. Der Audi TT ist heute ein Inbegriff für kraftvolle Sportlichkeit und emotionales Design. Für die Marke mit den vier Ringen war der kompakte Sportwagen ein Image-Booster“, so Hackenberg.

Obwohl der heutige Audi-Entwicklungschef viel im Konzern unterwegs war - besonders bei Marken wie Bentley und Volkswagen - prägte er jede der drei TT-Generationen mit. Nach einem ersten Intermezzo außerhalb von Audi bei Volkswagen kam er gerade zur

Entwicklung der zweiten Generation des TT wieder zurück. „Ich hatte das Glück, mit Designchef Walter de Silva arbeiten zu können. Das Auto war noch sportlicher, als sein Vorgänger, auch wegen der Multimaterial-Bauweise mit dem hohen Aluminiumanteil“, schmunzelt Ulrich Hackenberg. Für ihn als erfahrenen Racer steht Sportlichkeit bei Fahrzeugen stets im Fokus.

Sein Schicksals schlug nun auch bei der aktuellen Generation wieder zu, denn Hackenberg kehrte 2013 abermals nach einem erfolgreichen Gastspiel bei Volkswagen nach Ingolstadt zurück und beeinflusste erneut den neuen – seinen – TT.

Das Grundkonzept des Fahrzeuges ist geblieben. „Der TT verkauft sich wegen seines Designs und Konzeptes. Das Geschickte ist, dass der „TT“ auf einer Großserienbasis steht“, gibt Hackenberg einen kurzen Einblick, bevor er noch ein weiteres Detail aus seiner Entwicklungsarbeit verrät: „Die Dieselmotoren waren ein Kampf in diesem Auto. Dadurch ist er aber effizient und sparsam geworden.“

Rund 25 Prozent der TT-Kunden sind weiblich, beim Roadster sind es sogar 50 Prozent. „Die erste Generation war designgetrieben, die zweite Generatio zielte auf Performance, die nun dritte Generation vereint und perfektioniert beides“, bringt Ulrich Hackenberg es auf seinen Punkt.

Was noch kommt? Traditionell ein „RS-Modell“. Wie er sich fährt? Das weiß nur Audi-Entwicklungschef Ulrich Hackenberg, denn er fährt und testet den TT RS bereits (ampnet/tw)

## Bilder zum Artikel

---



GTI-Treffen 2013: Prof. Ulrich Hackenberg.

---



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Die senkrechten LED-Ketten des Tagfahrlichts sieht Audi als ein Zitat vom LeMans-Dopelsieger.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro und Audi TT (links).

---



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.

---



Audi TTS Coupé.

---



Audi TTS Coupé.

---