



Kommunikation Produkt und Technologie

Christoph Lungwitz

Telefon: +49 841 89-33827

E-Mail: christoph.lungwitz@audi.de

www.audi-mediaservices.com

www.audi-newsroom.de

Emotion, Dynamik und Hightech – Der neue Audi TT

- **Audi TT und Audi TTS feiern Weltpremiere bei Genfer Automobilsalon**
- **Kompakter Sportwagen überzeugt durch Design und Fahrdynamik**
- **Entwicklungsvorstand Prof. Dr. Ulrich Hackenberg: „Technik für den Fahrer noch besser erlebbar“**

Ingolstadt/Genf, 3. März 2014 – Ein moderner Klassiker startet rundum erneuert durch: Auf dem Genfer Automobilsalon feiern Audi TT und Audi TTS ihre Weltpremiere (die Fahrzeuge werden noch nicht zum Kauf angeboten. Sie besitzen derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegen daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.). Die dritte Generation des kompakten Sportwagens fasziniert erneut mit emotionalem Design und dynamischen Qualitäten. Innovative Technologien beim Antrieb sowie im Bedien- und Anzeigekonzept – darunter das Audi virtual cockpit – zeichnen das neue Coupé aus.

„Der Audi TT steht als Sinnbild für eine authentische Designikone und eine Fahrmaschine mit Top-Performance“, erklärt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG. „Mit der neuen Generation machen wir die Technik für den Fahrer noch besser erlebbar – so wie er es von einem echten Sportwagen erwartet.“

Das Außendesign

Als der Audi TT 1998 in der ersten Generation auf den Markt kam, war er ein Design-Revolutionär – seine streng geometrische, formal geschlossene Formensprache machte ihn zu einer Ikone mit enormer Strahlkraft. Bei der dritten TT-Generation haben die Audi-Designer viele dieser Ideen erneut aufgegriffen und in einen neuen Kontext gestellt, der zugleich dynamisch und facettenreich ist.

An der Front des neuen TT dominieren die Horizontalen. Der Singleframe-Grill ist viel breiter und flacher gezeichnet als beim Vorgängermodell, eine kräftige Linie teilt ihn in zwei Zonen. Von den oberen Ecken des Grills ausgehend, ziehen sich scharfe Konturen V-förmig über die Haube, die wie bei dem Hochleistungsportwagen Audi R8 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,9 – 12,4;



CO₂-Emission kombiniert in g/km: 349 – 289) – die vier Audi-Ringe trägt. Stege gliedern die Lufteinlässe und leiten einen Teil der Strömung von der Front gezielt an die Flanken.

Die flachen Scheinwerfer geben dem Gesicht des neuen TT einen energischen Blick. Xenon plus-Einheiten sind Serie, optional liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technik oder in der wegweisenden Audi Matrix LED-Technologie, bei der regelbare Einzel-Leuchtdioden das Fernlicht generieren. Bei beiden Varianten zeichnen Trennstege in den Scheinwerfern, von Lichtleitern illuminiert, eine unverwechselbare Kontur. Die Matrix LED-Scheinwerfer bestehen aus zwölf LEDs und bringen eine weitere Innovation von Audi mit: Das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige wischt in die Richtung, die der Fahrer ansteuert. Das prädiktive Kurvenlicht schwenkt den Lichtkegel schon vor dem Lenkeinschlag anhand der Navigationsdaten in die Kurve.

Auch in der Seitenansicht gibt der neue Audi TT seinen straffen, muskulösen Charakter zu erkennen; er steht geduckt und sprungbereit auf der Straße. Mit 4,18 Meter ist das Coupé nahezu genauso lang wie das Vorgängermodell; der Radstand jedoch ist um 37 auf 2.505 Millimeter gewachsen – entsprechend kurz fallen die Überhänge aus. Die Breite beträgt 1.832 Millimeter – die Höhe wie beim Vorgängermodell – 1.353 Millimeter.

Auch in vielen Details erinnert das Profil des neuen Audi TT an den modernen Klassiker der ersten Generation. Die Schwellerkontur formt eine starke Lichtkante, die breiten Radläufe bilden eigene geometrische Körper. Der vordere Radlauf von ihnen durchbricht die Fuge der Motorhaube, die sich über der Tür als Tornadolinie fortsetzt und als starke Karoserieschulter fast horizontal zum Heck läuft.

Das flache Glashaus wirkt wie ein eigenständiger Körper, ein leichter Knick im hinteren Seitenfenster verleiht ihm zusätzliche Spannung. Die Tankklappe in der rechten Seitenwand ist klassisch kreisrund und von Inbusschrauben umringt; sie öffnet durch leichtes Tippen auf den TT-Schriftzug. Auch diese Form erinnert an die erste TT-Generation. Neu ist hingegen, dass es unter der Klappe keinen Tankdeckel mehr gibt. Dadurch entfällt das Aufschrauben und die Zapfpistole lässt sich direkt, ähnlich wie im Rennsport, in den Tankstutzen einführen.

Insbesondere am Heck unterstreichen horizontale Linien den Eindruck sportlicher Breite des neuen TT. Im Zusammenspiel mit den LED- und Audi Matrix LED-Scheinwerfern umfassen die Rückleuchten das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige. Eine weitere Parallele zu den Frontscheinwerfern sind die Stege in den Rückleuchten, die auch hier eine Tagfahrlicht-Kontur bilden – eine weitere Neuerung von Audi.



Die dritte Bremsleuchte leuchtet als extrem schmaler Streifen und ist unter der Kante des Heckspoilers angebracht. Sie gestaltet die Lichtsilhouette am Heck maßgeblich mit.

Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h fährt ein Spoiler aus dem Gepäckraumdeckel aus, der sowohl den Luftwiderstand als auch den Abtrieb verbessert. Alle Modelle verfügen über zwei große, runde Abgas-Endrohre. Sie stellen eine weitere Reminiszenz an den Ur-TT dar. Der TTS atmet – wie alle Audi S-Modelle – durch vier ovale Endrohre aus.

Das optionale S line Exterieurpaket gestaltet das Design im Bereich der Stoßfänger, der Lufteinlässe, des Singleframe-Grills, der Schweller und des Heck-Diffusors noch schärfer und sportlicher. 18 Zoll-Räder und eine um zehn Millimeter tiefer gelegte Karosserie machen das Handling noch dynamischer.

Die Karosserie

Zu den großen Kompetenzen von Audi gehört der Leichtbau. Schon der Audi TT der zweiten Generation nutzte eine Audi Space Frame-Karosserie (ASF) aus Aluminium und Stahl. Beim neuen TT hat Audi dieses Material-Mischbau-Prinzip konsequent weiterentwickelt – nach dem Motto: das richtige Material an der richtigen Stelle in der richtigen Menge für die optimale Funktion.

Die Bodengruppe des Coupés ist achslastoptimiert aus modernen, hochfesten und höchstfesten Stahllegierungen gefertigt. In strukturell hoch-beanspruchten Bereichen der Passagierzelle sind formgehärtete Stahlplatten im Einsatz, die ultrahochfest und zugleich leicht sind – sie machen 17 Prozent des Karosseriegewichts aus. Als Seitenschweller und Dachrahmen dienen Strangpressprofile aus Aluminium, die durch Aluminiumgussknoten in die Struktur integriert sind. Durch dieses Konstruktionsprinzip entsteht eine sehr steife und sichere Rohkarosserie. Die Seitenteile und das Dach aus Aluminium vervollständigen den Aufbau. Ebenso sind die Frontklappe, die Türen und die Heckklappe aus dem leichten Metall gefertigt.

Insgesamt ist es den Audi-Ingenieuren beim TT zum zweiten Mal in Folge gelungen, das Leergewicht des Autos signifikant zu senken. Waren es beim ersten Modellwechsel 2006 bis zu 90 Kilogramm Gewichtersparnis, so wiegt der neue TT mit 2.0 TFSI Motor gerade einmal 1.230 Kilogramm. Das sind rund 50 Kilogramm weniger als beim Vorgänger.

Das niedrige Gesamtgewicht ist ein Beweis für die Leichtbaukompetenz von Audi. Es wirkt sich vor allem auch positiv auf die Beschleunigung, das Handling und den Verbrauch aus.



Der Innenraum

Klar gegliederte Volumen mit gespannten Oberflächen und eine leichte, nahezu schwebende Linienführung – das Interieur verleiht dem puristischen Sportwagen-Charakter des neuen Audi TT Gestalt. Horizontale Linien und Flächen betonen – analog zum Exterieur – die Breite des Innenraums. Die Mitteltunnelkonsole, die bei schneller Kurvenfahrt die Unterschenkel abstützt, und die Türverkleidungen sind in fließenden, einander ähnlichen Formen gehalten.

Auch hier gilt: Weniger ist mehr. Klare, puristische Linien unterstreichen sowohl die Leichtigkeit als auch die kompromisslose Sportlichkeit des Audi TT-Interieurs. Zwei weitere gestalterisch wie technisch innovative Kunstgriffe ermöglichten den Designern, die Instrumententafel in einer bestechend schlanken Architektur zu realisieren: Die Zusammenfassung von Kombiinstrument und MMI-Screen zur zentralen, digitalen Einheit – dem sogenannten Audi virtual cockpit. Darüber hinaus befindet sich die Klimaanlagebedienung direkt in den Luftausströmern.

Von oben gesehen, ähnelt die Instrumententafel einer Flugzeugtragfläche eines Flugzeugs; die runden Luftdüsen – ein klassisches TT-Feature – erinnern mit ihrem Turbinen-Design an Triebwerke. Die Ausströmer beinhalten sämtliche Bedienfunktionen der serienmäßigen Klimaanlage beziehungsweise der optionalen Klimaautomatik (Serie beim TTS). Die Regler für Sitzheizung, Temperatur, Ausrichtung, Luftverteilung und Stärke des Luftstroms liegen in ihren Achsenzentren, bei der Klimaautomatik zeigen kleine Displays die gewählte Einstellung an. Unter den mittleren Luftdüsen ist die horizontale Schalterleiste positioniert. Die dreidimensional ausgestalteten Kipptasten ermöglichen die Bedienung des Warnblinklichts, von Audi drive select und den Assistenz-Funktionen.

Die serienmäßigen Sportsitze im neuen Audi TT haben integrierte Kopfstützen und sind tiefer montiert als im Vorgängermodell. Im Vergleich zu den Sitzen des Vorgängermodells sind mehr als fünf Kilogramm leichter. Auf Wunsch – und Serie beim TTS – gibt es die neu entwickelten S-Sportsitze mit stark konturierten und pneumatisch einstellbaren Wangen. Sie bieten dem Körper hervorragenden Komfort bei exzellentem Halt.

Das neue Multifunktionslenkrad hat einen abgeflachten Kranz, Spangen in Aluminiumoptik umfassen seine Speichen. Hinzu kommt ein Fahrerairbag, der mit 40 Prozent weniger Bauraum auskommt, ohne Abstriche bei der Sicherheit und so die optische Leichtigkeit unterstreicht.



Zahlreiche Details demonstrieren den hohen Anspruch, den Audi an das Design und die Verarbeitungsqualität im Innenraum stellt. Zu ihnen zählen der neu gestaltete, durchbrochene Schaltknauf, der hochpräzise rastende MMI-Dreh-/Drück-Steller sowie die fein ausgearbeiteten Lautsprecher-Blenden mit Lichtleitern im optionalen Sound System von Bang & Olufsen.

Als 2+2-Sitzer ist der neue Audi TT ein Sportwagen mit hohem Alltagsnutzen. Der Gepäckraum hat mit 305 Litern im Vergleich zum Vorgängermodell 13 Liter mehr Volumen und lässt sich durch Umklappen der hinteren Sitzlehnen vergrößern.

Farbe und Ausstattung

Der neue Audi TT bietet eine deutlich klarere und buntere Farbpalette als der Vorgänger. Es kann zwischen elf Außenfarben gewählt werden, davon eine Farbe exklusiv für S line. In der Farbpalette sind sieben Farben neu für den TT, davon zwei komplett neue Farben für die Audi-Palette: Nanograu und Tangorot. Für den TTS stehen zudem zwei weitere Lacke zur Auswahl – die Kristalleffekt-Farbe Pantherschwarz und das ausdrucksstarke Sepangblau.

Auch im Innenraum gibt es eine komplett neue Farbpalette – sowohl für den Audi TT als auch TTS stehen jeweils drei Innenraumfarben zur Wahl. Zum ersten Mal bietet Audi bei der S line-Ausstattung ein zweifarbiges Interieur auch mit sportlichen Kontrastnähten an.

Die Ausstattungen des neuen Audi TTS beinhalten erweiterte Interieurelemente, die individuell wählbare Farbakzente auf den Spangen der S-Sportsitze, den Flanken der Mittelkonsole und den Ringen der Luftdüsen setzen. Liebhaber des Besonderen bieten sich viele Möglichkeiten zur Individualisierung. Für die Sitze gibt es Bezüge in verschiedenen Stoff- und Lederqualitäten, hinzu kommen drei Lederpakete. Die S-Sportsitze tragen eine charakteristische Rautensteppung in der Mittelbahn.

Ein besonderes Highlight ist die exklusive design selection, sie beinhaltet eine Kombination von zwei feinen Lederfarben: das dunkle murillobraun auf den Sitzen und das leicht metallisch schimmernde steingrau Perle auf der Armauflage, der Kniestütze und der Hutze. Wechselnd kontrastierende Nähte, dunkles Aluminium, ein abgestimmter Lack für die erweiterten Interieurelemente und eine spezielle Gewebefußmatte sind weitere Merkmale dieser eleganten Ausstattung.

Für den TTS haben die Audi Designer eine innovative technische Lasertextur für den Schalttafel Flügel entwickelt. Sie hat eine wabenförmige, leicht erhabene Struktur, welche dem Audi TTS eine einzigartige sportliche Anmutung verleiht.

Bedienung und Anzeige

Das Bedienkonzept des neuen TT präsentiert sich von Grund auf neu entwickelt – dem konsequenten Sportwagen-Charakter entsprechend fokussieren sich alle Elemente auf den Fahrer. Beim Multifunktionslenkrad stehen zwei Varianten zur Wahl. In der Top-Ausführung kann der Fahrer mit dem Lenkrad fast alle Funktionen steuern, ohne den Blick von der Straße abzuwenden.

Als zweite Bedieneinheit fungiert das ebenfalls neu konzipierte MMI-Terminal auf der Konsole des Mittel隧nells. Zwei Kipptasten erschließen die Menüs Navigation/ Karte, Telefon sowie Radio und Media. Zu beiden Seiten des zentralen Dreh-/Drück-Stellers liegen zwei Tasten, ergänzt durch eine Hauptmenü- und eine Back-Taste. Mit dem berührungssensitiven Touchpad auf der Oberseite des Stellers (ab Connectivity-Paket) kann der Fahrer beispielsweise Navigationsziele komfortabel eingeben – das MMI touch erkennt seine persönliche Handschrift. Außerdem ist es möglich, in Listen zu scrollen und in Karten zu zoomen.

Die Menüstruktur des MMI orientiert sich an einem Smartphone, die Freitextsuche eingeschlossen. Alle wichtigen Funktionen lassen sich direkt erreichen. Ein besonderes Highlight ist dabei die MMI Direktsuche. Bei der Navigation ermöglicht die Direktsuche ein sofortiges Losschreiben, ohne ein starres Formular verwenden zu müssen. In den meisten Fällen genügen bereits vier Buchstaben um relevante Treffer europaweit angezeigt zu bekommen. Über die beiden seitlichen Tasten eröffnen sich kontextabhängige Funktionen (rechte Taste) und Optionen (linke Taste). Die Bedienlogik ist leicht verständlich – sie vermittelt einen völlig neuartigen „joy of use“.

Neben der Steuerung über das Bedienteil bietet der Audi TT noch eine weitere Möglichkeit: das Sprach-Dialog-System. Auch hier geht Audi neue Wege. Im Audi TT kommt erstmals eine natürlich sprachliche Steuerung zum Einsatz, die es ermöglicht, mit einfachen Befehlen – etwa wie „Fahre mich nach München“ oder „Ich möchte mit Sabine sprechen“ – die Fahrzeugsysteme zu bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Anstelle der herkömmlichen Analoganzeigen hat der neue TT das Audi virtual cockpit an Bord – das volldigitale Kombiinstrument setzt mit seinen dynamischen Animationen und den präzisen Grafiken neue Maßstäbe. Der Fahrer kann zwischen zwei Anzeigemodi wählen: In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund, im „Infotainment“-Modus sind die virtuellen Instrumente kleiner. Auf der freien Fläche, die dadurch entsteht, erhalten andere Funktionen – wie die Navigationskarte – sehr viel Raum.



Beim Audi TTS steht noch ein dritter, sportlicher Modus zur Wahl. Hier dominiert der mittig positionierte Drehzahlmesser das Anzeigefeld.

Mit einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel zeigt der 12,3 Zoll große TFT-Monitor gestochen scharfe, brillante Bilder. Im Hintergrund arbeitet ein Tegra 30-Grafikprozessor aus der Tegra-3-Serie des Marktführers Nvidia. Am unteren Rand des Audi virtual cockpit sind die Anzeigen für Außentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände permanent zu sehen. An dieser Position erscheinen auch eventuelle Warn- und Hinweissymbole.

Der Antrieb

(alle Verbrauchs- und Fahrleistungswerte sind vorläufig)

Audi bietet den neuen TT und TTS mit drei Vierzylindermotoren mit Turboaufladung und Direkteinspritzung an, die Leistungsspanne reicht von 135 kW (184 PS) bis 228 kW (310 PS). Die beiden TFSI-Benziner und der TDI vereinen sportliche Kraft mit wegweisender Effizienz. Das Start-Stop-System ist Serie.

Zum Start des TT steht der 2.0 TDI mit Handschaltung und Frontantrieb bereit. Er leistet 135 kW (184PS) und hat ein Drehmoment von 380 Nm. Damit beschleunigt der neue Sportwagen in 7,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Der Normverbrauch stellt mit nur 4,2 Liter pro 100 km – das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 110 g/km – einen neuen Bestwert in der Sportwagen-Welt dar.

Zu den Merkmalen des 2.0 TDI gehören die beiden Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, die verstellbaren Nockenwellen und das Common-Rail-Einspritzsystem mit einem Spitzendruck von 2.000 bar. Der Audi TT 2.0 TDI erfüllt die Euro 6-Norm und trägt dank seiner hohen Effizienz das „ultra“-Label.

Der 2.0 TFSI ist in zwei Varianten verfügbar – mit 169 kW (230 PS) im TT und mit 228 kW (310 PS) im TTS. In beiden Ausführungen vereint er modernste Technologien – die zusätzliche indirekte Einspritzung als Ergänzung der Direkteinspritzung FSI, das Audi valvelift system (AVS) zur Verstellung des Ventilhubes auf der Auslassseite sowie ein Thermomanagement, das ein Drehschieber-Modul und einen in den Zylinderkopf integrierten Abgaskrümmner nutzt.

Im Audi TT entwickelt der 2.0 TFSI von 1.600 bis 4.300 1/min 370 Nm Drehmoment. Er beschleunigt das Coupé mit Sechsgang-Handschaltung und Frontantrieb in 6,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Spitze.



Bei der Version mit der Sechsgang S tronic und dem Allradantrieb quattro lauten die Eckdaten für den Spurt auf 100 km/h in 5,3 Sekunden, 250 km/h Höchstgeschwindigkeit und 6,8 Liter pro 100 Kilometer (159 Gramm CO₂ pro km). Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine sechs Gänge ohne spürbare Zugkraftunterbrechung, im manuellen Modus lässt es sich mit Wippen am Lenkrad steuern. Im Modus „efficiency“ von Audi drive select legt die S tronic den Freilauf ein, sobald der Fahrer vom Gas geht.

Der Audi TTS stößt in den Hochleistungsbereich vor. Er hakt den Standardsprint in 4,7 Sekunden ab; die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Sein 2.0 TFSI produziert 380 Nm Drehmoment, die von 1.800 bis 5.700 Touren bereitstehen: Schaltbare Klappen in der Abgasanlage modulieren den sportlichen Sound und machen diesen noch voller. Ein manuelles Getriebe ist Serie. Mit der S tronic-Option gibt es die Launch Control, die die maximale Beschleunigung aus dem Stand regelt.

Der quattro-Antrieb

Im neuen Audi TT vermittelt der permanente Allradantrieb quattro ein großes Plus an Stabilität, Traktion und Fahrspaß. Speziell für den neuen TT wurde dieser konsequent weiterentwickelt und optimiert. Seine elektrohydraulisch geregelte Lamellenkupplung ist an der Hinterachse montiert. Die spezielle Pumpenkonstruktion ermöglicht eine Gewichtsreduktion von rund 1,5 Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell. Die Verteilung der Antriebsmomente zwischen den Achsen erfolgt elektronisch geregelt innerhalb von Sekundenbruchteilen.

Die Intelligenz des quattro-Antriebs – also die Software, welche die mögliche Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse exakt ermittelt – wurde eigens für den TT komplett neu entwickelt. Die innovative Regelphilosophie bestimmt kontinuierlich die Umgebungsbedingungen, den Fahrzustand sowie den Fahrerwunsch. So wird in jeder Situation die jeweils ideale Aufteilung der Momente berechnet und die fahrdynamische Auslegung des TT unterstützt.

Durch die Vernetzung des quattro-Antriebs mit Audi drive select hat der Fahrer des neuen Audi TT die Möglichkeit die Allradeigenschaften individuell einzustellen. So erhält er im Modus „auto“ bestmögliche Traktion und ausgewogene Fahrdynamik. Im Modus „dynamic“ erfolgt die Momentenverteilung zur Hinterachse früher und in einem höheren Maße, so dass insbesondere auf niedrigen Reibwerten eine weitere Steigerung der Fahrdynamik erreicht wird.



Neben der Optimierung der Fahrdynamik stand das Thema Effizienz bei der Weiterentwicklung des quattro-Antriebs im Fokus. Im drive select-Modus „efficiency“ wird die Momentenverteilung zugunsten eines optimalen Wirkungsgrades angepasst. Durch die exakte Bestimmung von Fahrzustand und Fahrertyp ist eine effizienzoptimierte Allradregelung möglich – dies kann sogar bis zu einer temporären Abschaltung des quattro-Antriebs führen. Die intelligente Software überwacht in diesem Betriebszustand sensibel die Fahrsituation und aktiviert den Allradantrieb bevor wieder ein Moment an allen vier Rädern benötigt wird. Damit lässt sich der quattro-Antrieb mit bestmöglicher Effizienz bei quattro-typischer Traktion und Fahrdynamik darstellen.

Das Fahrwerk

Die technologische Kompetenz, die hinter dem neuen Audi TT steht, spiegelt sich auch im Fahrwerk wider. Die vordere Aufhängung folgt der McPherson-Bauweise; Aluminium-Komponenten reduzieren das Gewicht der ungefederten Fahrwerksmassen. Die Vierlenker-Hinterachse kann die Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten.

Ein besonderes Highlight ist die neue dritte Generation der adaptiven Dämpferregung Audi magnetic ride. Gegenüber dem Vorgänger wurde sie hinsichtlich Kennlinienspreizung, Regeldynamik und -güte sowie Bedienbarkeit weiter verbessert. Über Audi drive select ist Audi magnetic ride in drei Stufen (comfort – auto – dynamic) verstellbar und bindet den kompakten Sportwagen auf Tastendruck entweder noch enger an die Fahrbahn an oder lässt ihn sanft über die Fahrbahn gleiten – unabhängig davon, welchen Modus der Fahrer wählt: Die magnetic ride-Technik sorgt für eine extrem schnelle radselektive Regelung der Dämpferkräfte, so dass in jeder Fahrsituation ein optimaler Kontakt zwischen Rad und Fahrbahn gewährleistet wird.

Die hohe Fahrdynamik des neuen Audi TT wird hierdurch weiter optimiert, die Aufbaukontrolle stellt gleichzeitig ein gutes Komfortverhalten sicher. Das System stellt ein Alleinstellungsmerkmal in diesem Marktsegment dar. Audi magnetic ride gehört beim Audi TTS zur Serienausstattung, für alle anderen TT-Varianten ist es optional erhältlich.

Ein weiteres Highlight ist die serienmäßige Progressivlenkung – ihre Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung mit dem Lenkeinschlag direkter wird. Dadurch lässt sich der neue TT im Stadtverkehr und auf kurvigen Landstraßen mit wenig Lenkwinkel agil und präzise bewegen. Die elektromechanisch angetriebene und dadurch hocheffiziente Progressivlenkung passt ihre Unterstützung der Geschwindigkeit an und ermöglicht die optionalen Assistenzsysteme – Audi active lane assist und den Parkassistenten.



Mit seiner aufwendigen Fahrwerkskonstruktion und der straffen Abstimmung meistert der neue Audi TT alle Handling-Aufgaben mit Bravour. Beim TTS, beim S line Sportpaket sowie bei der adaptiven Dämpferregelung Audi magnetic ride ist die Karosserie zehn Millimeter tiefer gelegt.

Beim neuen Audi TT gibt es das Fahrdynamiksystem Audi drive select optional, beim TTS ist es serienmäßig dabei. Es kontrolliert die Motorcharakteristik und die Lenkunterstützung. Der Fahrer kann zwischen den Modi comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual wechseln. Darüber hinaus beeinflusst Audi drive select mehrere optionale Bausteine – die S tronic, den quattro-Antrieb, das System Audi magnetic ride, das den kompakten Sportwagen auf Tastendruck noch enger an die Fahrbahn anbindet sowie den Motorsound. Im Modus efficiency wirkt sich Audi drive select auch entsprechend auf Klimaanlage und Start-Stop-System aus.

Im Räderprogramm finden sich elf Varianten. Der TT 2.0 TFSI und der 2.0 TDI fahren serienmäßig auf 17 Zoll-Schmiederädern im Fünf-Speichen-Design vom Band, die jeweils nur 8,7 kg wiegen, die Reifen haben die Dimension 225/50. Auf Wunsch liefert Audi weitere Räder-Designs mit 17, 18 und 19 Zoll Durchmesser und Reifen bis 245/35 R19. Die quattro GmbH bietet zusätzlich Räder mit bis zu 20 Zoll Durchmesser an.

Die vorderen Scheiben sind innenbelüftet und weisen je nach Motorisierung einen Durchmesser von bis zu 338 Millimeter auf. Die neue elektromechanische Parkbremse, die der Fahrer über einen Taster bedient, ist in die Hinterbremsanlage integriert. Der TTS verzögert an der Vorderachse mit neu entwickelten Aluminium-Festsattelbremsen, die fünf Kilogramm Gewicht im Vergleich zum Vorgänger sparen – ein weiteres Beispiel für die Leichtbaukompetenz von Audi.

Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC, die sich teilweise oder vollständig abschalten lässt, rundet die sportlichen Handling-Eigenschaften perfekt ab. Beim Durchfahren von Kurven wirkt eine radselektive Momentensteuerung. Nach Bedarf findet eine Verteilung des Antriebsmoments vom kurveninneren auf das kurvenäußere Vorderrad (Frontantrieb) bzw. beim quattro auch auf das Hinterrad statt. Dank der Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht – hilfreich für den Fahrer – in die Kurve ein. Dadurch können Kurven präzise und neutral durchfahren werden. Der TT erzielt dadurch ein großes Plus an Dynamik und Stabilität. Im Sportmodus wird besonders sportliches Fahren unterstützt, das Einlenken und die Kontrolle im Drift erleichtert.

Das Zusammenpiel und die Abstimmung aller Komponenten steigern das agile Handling und damit den Fahrspaß im Audi TT, so wie man es von einem Sportwagen erwartet.



Die Ausstattung

Alle Varianten des neuen Audi TT Coupé fahren mit einer großzügigen Serienausstattung vom Band. Neben den bereits genannten Features verdienen das MMI Radio und die elektromechanische Parkbremse besondere Erwähnung. Zu den Optionen gehören – neben dem S-Sportsitz mit zahlreichen Leder- und Trim-Varianten – der Komfortschlüssel, der Anfahrassistent, der Fernlichtassistent, das LED-Innenlichtpaket, die Sitzheizung vorn sowie das Ablage- und Gepäckraumpaket.

Auch beim Infotainment können die Kunden zwischen verschiedenen Optionen wählen. Das Connectivity-Paket bringt mit dem MMI touch bereits ein berührungssensitives Touchpad mit. An der Spitze des Baukastens steht die MMI Navigation plus mit großem Flash-Speicher, zwei Kartenlesern, DVD-Laufwerk, Bluetooth-Schnittstelle und Sprachdialogsystem. Der T30-Chip aus der Tegra 3-Serie vom Marktführer Nvidia, der in der neuen Generation des Modularen Infotainment Baukastens verbaut ist, steuert alle Navigations- und Multimediafunktionen im Automobil und stellt – zusammen mit dem Prozessor – im Audi virtual cockpit die Inhalte dar.

Das System Audi connect ergänzt die MMI Navigation plus ideal – es verbindet den neuen TT auf dem schnellen Übertragungsstandard LTE mit dem Internet. Mit dem integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer frei surfen und mailen. Der Fahrer kann die maßgeschneiderten Dienste von Audi connect nutzen.

Attraktive Bausteine komplettieren die Infotainment-Palette. Die Audi Phone Box koppelt das Handy komfortabel ans Auto an. Ihr Herzstück ist eine universell nutzbare Planar-Antenne, die in die Ablageschale der Mittelarmlehne integriert ist. Durch Nahfeld-Kopplung kommuniziert das Telefon mit der flachen Planar-Antenne, die die Signale über einen Verstärker zur Autoantenne leitet.

Das Bang & Olufsen Sound System nutzt einen 14-Kanal-Verstärker und zwölf Lautsprecher; die Tieftöner in den Türen erstrahlen im Dunkeln mittels eines regelbaren dezenten Lichtleiters.

Leistungsfähige Assistenzsysteme machen das Fahren im neuen TT noch angenehmer. Auf Wunsch gibt es den Audi side assist, der den Spurwechsel per Radarmessung nach hinten absichert, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, den Audi active lane assist, der den Fahrer auf Wunsch durch kontinuierliche Lenkkorrekturen unterstützt oder vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur warnt und den Parkassistent mit Umgebungsanzeige, der das Auto selbsttätig in geeignete Lücken steuert.

– Ende –