

TT TOP

Eine Top-Leistung liefert Audi mit dem neuen TT ab. Schon der 2.0 TFSI als 31 900 Euro teures, frontgetriebenes Einstiegsmodell lässt in Sachen Sportlichkeit nichts anbrennen.

Bitte genau hinsehen: Es ist wirklich der neue Audi TT – ganz neu bis hin zum Schriftzug. Doch die Öffentlichkeit straft das Coupé mit Missachtung. Woran liegt das? Es ist sofort als Evolution der Kuppel-Ikone zu erkennen, wenn auch weniger radikal. Und als der TT 1998 vorgestellt wurde, war die Autowelt baff. Jetzt das: Mit dem Neuen taucht man im Straßenbild unter.

Dabei will dieser Audi auffallen und nicht im gesichtslosen Alltag mit-schwimmen. Achtlosigkeit hat der TT nicht verdient, so zuvorkommend wie er seinen Fahrer mit offenen Armen empfängt: Die Tür schwingt weit auf, kein hoher Schweller stellt sich in den

Weg. Die Sitze schmiegen sich an, ohne aufdringlich zu werden. Man ruht in einer tiefen Position. Wie selbstverständlich greift die linke Hand ans Lenkrad, die rechte an den Schaltknüppel. Perfekte Ergonomie, alles an der erwarteten Stelle. Stets zu Diensten stehen auch die Bedienelemente der Mittelkonsole, die sich dem Piloten entgegenrecken und ihm den beruhigenden Eindruck vermitteln, er sei jederzeit Herr der Lage.

Viel (optionales) Aluminium glänzt im Innenraum, verführt ebenso zum Hinlängen wie die großen Flächen aus weichem Kunststoff. So entlarven erst die Finger, was dem Auge verborgen bleibt: Die Alu-Einlagen sind warm, al-



Der extrem hohe Aluminium-Anteil sorgt für ein niedriges Gewicht von 1304 Kilogramm

Die weitläufige, schräge C-Säule versperrt die Sicht nach hinten



EIN SCHMEICHLER, WER DEN TT ZWEI-PLUS-ZWEI-SITZER NENNT. DER FOND IST GEPÄCKRAUM



Umklappbare Rücksitzlehnen erhöhen das Kofferraumvolumen von 290 auf 700 Liter



Sieht nach Rückbank aus, ist aber stattdessen ein gepolsterter Zusatz-Kofferraum



Die 18 Zoll großen Aluräder (optional) verbessern Optik und Einlenkverhalten



Bei Tempo 120 fährt der Heckspoiler stabilisierend aus, bei 80 km/h wieder ein



Kräftig und dennoch sparsam: Zweiliter-Turbo mit 200 PS und Direkteinspritzung

so nur auf einen Träger gedampft. Ein gut gemachter Fake, der blendend aussieht und von den tiefer liegenden Zonen wie dem Fußraum und dem hinteren Teil der Konsole ablenkt. Hier, aber auch nur hier lauert harter Kunststoff.

Trotz des massiven Bedien-Panels bleibt den vorne Sitzenden genügend Raum, um sich für lange Strecken gemütlich einzurichten. Hinten dagegen wird nichts außer Gepäck Platz nehmen – ein Schmeichler, wer den TT Zwei-plus-zwei-Sitzer nennt. Nur für bis zu 1,50 Meter große Personen ist der Fond zugelassen, doch selbst Kinderbeine werden eingeklemmt.

À la Porsche Carrera wird die Rückbank zum zusätzlichen, gepolsterten Stauraum. Bei nur 290 Liter Kofferraum kommt diese Erweiterungs-Möglichkeit gerade recht, auch wenn sich die vorderen Lehnen nur mit einem ungünstig zu greifenden Hebel umklappen lassen.

Die übrigen Bedienkräfte, etwa von Schaltung und Pedalen, sind niedrig, alles lässt sich ermüdungsfrei nutzen. Vor allem die leichtgängige Lenkung vermittelt in der Stadt eine hohe Hand-

lichkeit, kaschiert den deutlichen Größenzuwachs gegenüber dem Vorgänger-TT – und vermittelt trotz der unübersichtlichen Karosserie schnell ein Gefühl für die Dimensionen.

Bei Reisetempo dagegen arbeitet die Lenkung schon zu leichtgängig, worunter die Richtungsstabilität etwas leidet, weil man die eigenmächtigen Ausflüge der 18-Zöller in Spurrillen oft überkorrigiert und so einen leicht nervösen Fahrstil pflegt. Auf mangelnde Präzision ist das keinesfalls zurückzuführen – über die verfügt der TT in geradezu stimulierender Art.

Das Audi-Coupé strahlt eine ansteckende Kurven-Begeisterung aus. Dass der bullige und trotzdem sparsame Zweiliter-Turbo die Vorderräder antreibt, registriert man nur in engen Kurven, wenn die 200 PS zu vehement abgefeuert werden; dann muss ASR mäßigend eingreifen, und die Lenkung vermeldet zarte Antreibseinflüsse.

Doch auch gewünschte Information fließt reichlich. Das Fahrwerk berichtet jederzeit ausreichend detailliert über Asphalt-Zustand, Gripverhältnisse und Eigenlenk-Aktivitäten. Letztere

SPOTLIGHT

TT auch mit Dieselmotoren

Die Coupéversion des neuen TT erhält binnen Jahresfrist auch einen Dieselmotor. Der bekannte Zweiliter-TDI aus dem Konzernregal wird 170 PS leisten. Erst im neuen Audi A4 (Ende 2007) wird dieser Motor erstmals mit Common-Rail- statt der bisherigen Pumpe-Düse-Einspritztechnik versehen. Anschließend kommt der auf rund 180 PS gebrachte Motor auch in anderen Audi-Modellen bis hin zum TT zum Einsatz. In den Startlöchern steht



außerdem ein VR6-TDI, der quer in den Motorraum passt: Seine Leistungsausbeute liegt deutlich über 200 PS. Er könnte mit der Modellüberarbeitung um 2010 erscheinen.

Nahezu ohne Wanken schlängelt sich der TT durch den Pylonen-Wald



DER TT VERFÜGT ÜBER STIMULIERENDE PRÄZISION UND ANSTECKENDE KURVEN-BEGEISTERUNG



Klare, unver-schnörkelte Rund-instrumente in klassischer Sportwagen-Optik



Die Regler der Klimaanlage rasten angenehm, die Kühlung ist im Sommer effektiv



Empfehlenswert ist das MMI-Modul. Ein größeres Navigationssystem gibt es nicht



Sehr zuvorkommend: Der TT neigt seine Mittelkonsole dem Fahrer entgegen

starten in der Regel leicht untersteuernd, kehren sich durch abrupte Lastwechsel aber ins Gegenteil um, wobei ESP das drängende Heck jederzeit zur Raison bringt.

Andererseits lässt sich dieses vom Fahrer aktiv beeinflussbare Eigenlenkverhalten in exzellente Fahrdynamikwerte umsetzen. Der dank Alu-Bauweise (Audi Space Frame) leichtgewichtige TT stept so behände durch die Pylonen, dass ein BMW Z4 das Nachsehen hat. Die Zeiten für ISO-Wellen und VDA-Ausweichgasse liegen zwischen denen des Porsche Boxster und des Cayman, was sich auf der Landstraße in einem sehr hohen Grenzbereich und einer guten Fahrzeug-Kontrolle widerspiegelt.

Ob der Schalter für das optionale Magnetic Ride-Fahrwerk auf Normal oder Sport steht, ist dabei weniger ausschlaggebend, als man zunächst vermutet. Per Knopfdruck lässt es sich umschalten, verändert das Setup allerdings selbsttätig, sobald die Sensoren einen sportlichen Fahrstil erkennen. Dann strafft sich das Dämpfungsverhalten, was gleichzeitig die Seitenneigung reduziert – und den Komfort auf ein gerade noch akzeptables Niveau.

Getreu der Marken-Philosophie stimmt Audi den TT lieber zu hart ab, als auch nur den Hauch eines Zweifels an der Sportlichkeit des Fahrzeuges zu erlauben. Vertorkeltes Kurvenverhalten wäre aus Sicht der Marketing-Strate-

gien das Schlimmste, was man einem Ingolstädter Coupé nachsagen könnte. So schüttelt der steifbeinige abrollende TT seine Passagiere bei langsamer Fahrt durch – egal, ob in Stellung Normal oder Sport. Mit der Geschwindigkeit nimmt die Geschmeidigkeit deutlich zu, was typisch für ein Sportwagen-Fahrwerk ist.

Leider verpasste Audi mit Magnetic Ride (1200 Euro) die Chance, dem Kunden zwei wirklich unterschiedliche Fahrwerks-Abstimmungen anzubieten – und „Normal“ durch „Komfort“ zu ersetzen. Schließlich will man seinen Hausberg nur ab und an in persönlicher Rekordzeit erklimmen, die übrige Zeit aber von den Härten des Straßenbaus verschont bleiben.

Denn dazu wäre das neue, für happige 31 900 Euro bereits ab Werk gut ausgestattete Coupé hervorragend geeignet, zumal wenn sich der Kunde mittels Sonderausstattung noch einen Hauch von Luxus gönnt: elektrisch verstellbare Ledersitze, Navigationssystem mit CD-Radio, Einparkhilfe und mächtige 18-Zoll-Räder wie am Testwagen etwa. Selbst wenn offensichtlich nicht einmal das für einen Guck-Faktor ausreicht.

Der Audi TT macht wenig Aufhebens getreu dem Grundsatz: Der Kenner schweigt und genießt.

Text: Marcus Peters
Fotos: Achim Hartmann

Datenblatt: bitte umblättern

AUDI TT COUPÉ 2.0 TFSI

► 200 PS (147 kW) ► 0 – 100 km/h 6,7 s ► Höchstgeschwindigkeit 240 km/h ► Verbrauch 9,7 L/100 km ► 31 900 Euro

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer mit Abgasurbolader und Ladeluftkühler. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spieलाusgleich betätigt, elektronische Kraftstoffinspritzung.

Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5100/min
Spez. Leistung	74,1 kW/L (100,8 PS/L)
Hubraum	1984 cm ³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtungsverhältnis	10,3:1
Maximaler Ladedruck	0,70 bar
Max. Drehmoment	280 Nm bei 1800/min
Mittlere Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	15,8 m/s.
Ölinhalt Motor	4,6 L, Kühlsysteminhalt 9,0 L.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,36, II. 2,09, III. 1,47, IV. 1,15, V. 0,87, VI. 0,73, R. 3,94. Achsantrieb 3,94:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1572 mm, Spurweite hinten 1558 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,9:1. 2,75 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 8 J x 18, Reifengröße 245/40 ZR 18, Michelin Pilot Sport.

Karosserie

2+2-sitziges Coupé mit zwei Türen und Heckklappe.	
Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,30
Stirnfläche A	2,09 m ²
Luftwiderstandsindex $c_w \times A$	0,63
Länge/Breite/Höhe	4178/1842/1352 mm
Radstand	2468 mm
Wendekreis rechts/links	10,9/11,0 m
Tankinhalt	55 L
Leergewicht	1304 kg
Gewichtsverteilung v/h	60,3/39,7%
Zulässiges Gesamtgewicht	1660 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	290–700 L
Zuladung	356 kg

Innenraum

Innenbreite vorn/hinten	1480/1380 mm
Sitztiefe vorn/hinten	530/420 mm
Normsitzraum	510 mm
Lenkraddurchmesser	360 mm

Wartung

nach Wartungsintervallanzeige

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt	10,7 L/100 km
über Land	6,0 L/100 km
gesamt	7,7 L/100 km

Abgaswerte

HC (Grenzwert)	0,038 (0,10) g/km
NO _x (Grenzwert)	0,020 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,163 (1,0) g/km
CO ₂	183 g/km

Unterhaltskosten

Steuer (Euro 4)	135,-
Haftpflicht (TK 13, R 6)	766,-
Teilkasko (TK 25, R 6) ohne SB	687,-
Vollkasko (TK 20, R 6) mit 150 Euro SB	1983,-
Festkosten pro Jahr	1588,-
Betriebskosten/100 km	16,37
Wertverlust/Jahr (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)	3500,-

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr	0,50/0,27
bei 30 000 km/Jahr	0,35/0,22

Monatliche Unterhaltskosten*

bei 15 000 km/Jahr	629,-/337,-
bei 30 000 km/Jahr	885,-/542,-

Garantie

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung
* mit/ohne Wertverlust



Ausstattung/Preise

Grundpreis Euro 31 900,-
Testwagenpreis 40 060,-
Mängel am Testwagen keine

Serienausstattung

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, elektr. Fensterheber, Klimaautomatik, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

Fahrleistungen

Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,9
0 – 100 km/h	6,7
0 – 130 km/h	10,6
0 – 140 km/h	12,1
0 – 160 km/h	16,1
0 – 180 km/h	21,0
0 – 200 km/h	29,2
400 m	14,9 (153 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Elastizität	
60 – 100 km/h im IV./V. G.	5,0/6,3
80 – 120 km/h im IV./V. G.	5,3/6,5
60 – 100 km/h im VI. G.	8,4
80 – 120 km/h im VI. G.	8,3

Fahrversuche

Slalom 18 m leer/beladen	67,5/65,3
ISO-Wedelgasse leer/beladen	140,4/139,9
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen	75/74
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen	59/60

Verbrauch

Super Plus	
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	6,0
maximal	13,4
Testverbrauch	9,7
Reichweite in km	567

Außengeräusch

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	87/75
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	77
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	76

Innengeräusch

Gang	III.	IV.	V.	VI.
bei 80 km/h	71	69	68	68
bei 100 km/h	72	73	71	70
bei 130 km/h	78	75	74	72
bei 160 km/h	–	76	77	76
Standgeräusch				49
Maximalgeräusch im III. Gang				78

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
80	78
100	97
130	125
160	155

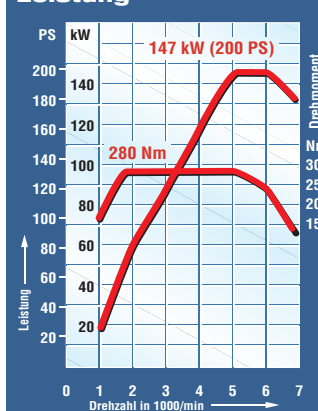
Bremsweg

aus 100 km/h kalt (leer)	38
aus 100 km/h kalt (beladen)	39
aus 100 km/h warm (beladen)	38
Hochgeschwindigkeitsbremsstest (170 km/h)	110

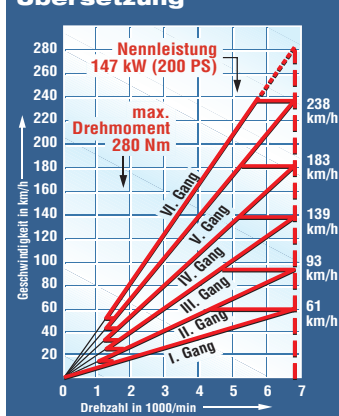
Zustausstattung

(✓ = sinnvoll)	
✓ Einparkhilfe	380,-
✓ Lederausstattung	1380,-
✓ Metallic-Lackierung	600,-
✓ Navigationssystem	1030,-
✓ 18-Zoll-Radsatz	1990,-
✓ elektr. Sitzverstellung	920,-
✓ Xenonscheinwerfer	850,-

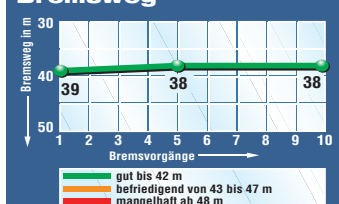
Leistung



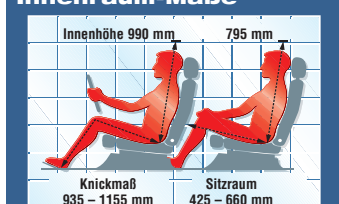
Übersetzung



Bremsweg



Innenraum-Maße



auto motor und sport Bewertung



Eine gelungene Neu-Interpretation des TT. Beim Langsamfahrkomfort wünscht man sich vom Magnetic Ride aber größere Zugeständnisse. Die Fahrdynamik-Werte liegen über Porsche Boxster-Niveau.

Karosserie

- + gute Platzverhältnisse vorn
- sehr gute Verarbeitung
- hohe Karosserie-Steifigkeit
- nach hinten unübersichtlich
- kein Platz im Fond

Fahrkomfort

- + sehr gute Sportsitze
- hartes Abrollen bei Langsamfahrt
- hohe Fahrgeräusche
- nur durchschnittlicher Komfort

Antrieb

- + sehr gute Fahrleistungen
- elastischer Turbomotor
- hohe Laufkultur
- exakte Schaltung

Fahreigenschaften

- + neutrales Kurvenverhalten
- sehr agiles Handling
- präzise Lenkung
- nervöser Geradeauslauf
- besonders bei Nässe eingeschränkte Traktion

Sicherheit

- + sehr gute Bremsen
- ESP serienmäßig
- gute Sicherheitsausstattung

Umwelt

- + niedriger Verbrauch

Kosten

- + gute Ausstattung
- günstige Kaskoeinstufung
- lange Wartungsintervalle
- hoher Anschaffungspreis