



Audi TT (2006 - 2014)

Vorsprung durch Mechanik

Autotest | Die Zeit schien für den Audi TT still zu stehen. Andere Coupés kamen und gingen, aber der TT blieb unverändert auf dem Markt. Die Fahreigenschaften und vor allem das Design waren so gut, dass Audi einfach keinen Grund sah, das Modell zu ersetzen. Aber jetzt ist es so weit: Audi führt einen komplett neuen TT ein. Ist der Nachfolger noch besser und wächst sich das Auto zu einer gleichermaßen zeitlosen Ikone aus?

Am Aussehen soll es nicht liegen. Gestern sah der alte TT noch modern und anziehend aus. Aber heute, neben dem neuen TT, wirkt der Vorgänger auf einmal überholt. Der Nachfolger ist mindestens ebenso elegant, aber deutlich schärfer, dynamischer und athletischer.

Passt!

Der neue TT ist länger (+13,7 cm) und vor allem breiter (+7,8 cm) als sein Vorgänger, aber keinen Millimeter höher. Das Wachstum macht sich innen deutlich bemerkbar, denn man passt rein! Normalerweise ist es immer das gleiche Lied: Wer größer ist als ein Schlumpf muss sich in den seltsamsten Biegungen winden, um in ein Coupé zu passen. Letzten Endes klappt es immer irgendwie, aber angenehm ist es nie. Der Audi TT ist dagegen ein besonders geräumiges Coupé. Der Kopfraum reicht lässig aus und der Fußraum ist so groß, dass man auch dann bequem sitzen kann, wenn der Sitz nicht bis zu Anschlag zurückgeschoben ist.



Der Platz auf der Rückbank ist dagegen quasi nicht existent. Audi nennt den TT Coupé zwar ein "2+2"-Sitzer, aber auf diese schönen Worte sollte man nicht zu viel geben. Ein Kindersitz passt zwar auf die Rückbank, aber selbst für Kleinkinder ist die Beinfreiheit dann begrenzt. Erwachsene sollten erst gar nicht versuchen, sich hier hineinzuzwängen.

Der Gepäckraum dagegen ist für ein Coupé großzügig bemessen. Feriengepäck für zwei Personen passt ohne weiteres in den Kofferraum. Die Rückenlehne der Mini-Rückbank kann umgeklappt werden, und gibt dann noch mehr Gepäckraum (und auch mehr Fahrgeräusche). Auch die nötigen Kästchen und Fächer finden sich im gemütlichen Interieur des Coupés.

Übrigens ist das Interieur genauso eine Augenweide wie das Äußere des Wagens. Unser Testwagen ist in einem schicken Graugrün gehalten, der sich konsequent durch Sitzbezüge, Dachauskleidung und Türverkleidung zieht. Das Instrumentenbrett ist aus schwarzem Kunststoff in der für Audi typischen, makellosen und fast schon sterilen Verarbeitung. Trotzdem rasselt es in unserm Testwagen ab und zu ein bisschen.



Ausstattung

Mit seinem Lederinterieur und Edelfelgen kostet unser Testwagen bestimmt an die 60.000 Euro, und dafür ist die Ausstattung auffallend mager. Sitzheizung, Klimaautomatik, Xenon-Scheinwerfer und alle möglichen Sicherheitssysteme sind Standard. Aber unser Topmodell muss trotzdem ohne elektrisch verstellbare Sitze, ohne Licht- und Regensensor und ohne Einparkhilfe auskommen.

Das Navigationssystem ist nicht DVD- sondern nur CD-ROM-basiert und dementsprechend regional

beschränkt. Seine Anweisungen beschränken sich auf einen Pfeil und eine Stimme, ein Farbdisplay mit Übersichtskarte gibt es nicht. Navigationssystem, Audioanlage und Kommunikationssystem werden gemeinsam über Audis MMI (Multi Media Interface) bedient, das in der Benutzerfreundlichkeit aber hinter konkurrierenden System zurückbleibt. Der Klang des Bose-Audiosystems ist mäßig.

Mechanik

All diese Luxusprobleme werden aber durch die Qualität der Mechanik mehr als wett gemacht. Hier hat der TT der Konkurrenz deutlich etwas voraus, und hier gilt wirklich Audis Motto "Vorsprung durch Technik".



Den TT gibt es mit 2,0-Liter-Vierzylinder (200 PS / 280 Nm) und mit 3,2-Liter-Sechszylinder. Letzterer liefert neben klangvollen Geräuschen auch noch 250 PS / 320 Nm. Damit ist der kräftigste TT sehr schnell und vor allem äußerst reaktionsfreudig. Bei jeder Geschwindigkeit reicht ein Antippen des Gaspedals für sofortige Beschleunigung aus. Daran muss man sich auf den ersten Kilometern gewöhnen; Bei der kleinsten Unvorsichtigkeit schießt der TT weg wie eine Kugel. Seine Kraft bleibt bei allen Drehzahlen enorm. Der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 5,7 Sekunden ist imponierend, beim Beschleunigen von hohen auf höchst exotische Geschwindigkeiten kann daraus leicht Imponiergehabe werden.



S-Tronic

Das liegt mit am "S-Tronic"-Sechsganggetriebe. Damit lässt sich der TT als Automatik fahren, aber wahlweise auch mit Griffen hinter dem Lenkrad manuell schalten. Diese Griffe drehen sich mit dem Lenkrad mit, so dass in jeder Situation sicher und schnell geschaltet werden kann. Vor allem schnell, denn ein TT-Fahrer muss nie warten, bis der nächste Gang eingelegt ist.

Einfach gesagt besteht S-Tronic aus zwei Getrieben: Einem für die geraden und einem für die ungeraden Gänge. Während das eine Getriebe verwendet wird legt das andere bereits den nächsten Gang ein (höher oder niedriger, je nach den Fahrbedingungen), so dass dieser dann sofort zur Verfügung steht. Dieses System wurde schon unter dem Namen DSG (Direct Shift Gear) bei VW verbaut. Beim ersten Mal ist es verblüffend, ab dann macht es süchtig. Im Audi TT kann sich S-Tronic/DSG voll ausleben und trägt enorm um Fahrspaß bei.



Straßenlage

Die Freude wird durch das Fahrverhalten noch gesteigert. Das fängt bei einem perfekt in der Hand liegenden kleinen Lenkrad mit flacher Unterseite an. Damit lässt sich der TT direkt und präzise lenken, nur leider zu leichtgängig. Daher spürt man kaum den Widerstand der Vorderräder, so dass man Gefahr läuft zu weit einzuschlagen, wenn es einmal hart auf hart kommt.

Das passt nicht zum sonst so sportlichen Charakter, denn das Fahrwerk ist sehr hart und enorm kommunikativ. Große Teile der Karosserie sind aus Gewichtsgründen aus Aluminium. Auch das kommt dem Fahrverhalten (und dem Bremsvermögen) merklich zu gute.

Der erste TT hatte immer wieder mit der Straßenlage in Extremsituationen zu kämpfen. Letztendlich führte das zu einem Rückruf aller Exemplare, die dann in den Audi-Werkstätten einen Heckspoiler verpasst bekamen. Viele Besitzer waren damit gar nicht glücklich, weil sie fanden, dass die Linienführung des TT zu sehr darunter leidet. Für dieses Problem hat Audi beim neuen TT die passende Lösung gefunden: Ein elektrisch betätigter Spoiler fährt ab 120 km/h automatisch aus.



leichte Bauweise, Allradantrieb und hervorragende Fahreigenschaften. ■

Im Vergleich mit anderen Coupés hat der TT einen weiteren Trumpf zu bieten, mit dem (fast) nur er allein aufwarten kann: Allradantrieb. Die 3,2-Liter-Variante verfügt standardmäßig über Allradantrieb, so dass die Grenzen noch ein Stück weiter ausgereizt werden können. Wo sich andere Coupés in der Kurve schwer tun und irgendwann die Haftung verlieren, fährt der TT unbeirrbar seinen Weg. Auch bei schlechtem Wetter oder Straßenglätte macht es Spaß, im TT zu fahren. Das verschafft Vorsprung durch Mechanik im wahrsten Sinn des Wortes.

Fazit

Dem alten Audi TT schien ewiges Leben beschieden, aber die neue Generation zeigt, dass Audi es noch besser kann. Auch der neue TT ist eine Augenweide. Das Interieur ist genauso ansehnlich und der Innenraum erstaunlich groß.

Trotzdem ist der TT näher an die Sportwagen und weiter weg von den Luxuscoupés gerückt. Das harte Fahrgestell und die Fahrgeräusche (Motor, Reifen, Fahrtwind) sind auf langen Strecken lästig. Außerdem lag alles Augenmerk auf der Mechanik, so dass die Elektronik weniger beachtet wurde. Das Ausstattungsniveau und die Qualität bei Audioanlage und Navigationssystem bleiben hinter der Konkurrenz zurück.

Die Stärke des Audi TT ist Vorsprung durch Mechanik: ein starker, lebhafter Motor, ein geniales Getriebe,



Technische Daten

Audi TT (2006 - 2014) 3.2 Quattro S-Tronic

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	418 x 184 x 135 cm
Radstand	247 cm
Leergewicht	1.430 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	290/700 l
Reifen	245/45R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	3189 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	250 PS @ 6300 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 2500 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	5,7 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	250 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	9,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	12,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	7,3 l / 100 km
CO2 Ausstoß	224 gr. / km

Preis

Preis	€ 43.100
Grundpreis	€ 32.750