

S GEHT VORAN

Audi ändert die Machtverteilung in der TT-Abteilung. Sportchef ist ab sofort der TTS mit 272 PS starkem Vierzylinder-Turbo und Allradantrieb. Sein Führungsstil: Effizienz und Leistung statt großer Töne.


TTS

Nur hauchzart wankend und angenehm neutral fertigt der schärfste TT Kurvenprüfungen ab

Im Prinzip geht es darum, ob man auch ohne sechs richtig Spaß haben kann. Logisch, sagt Audi beim neuen TTS und kickt den 3,2-Liter-Sechszylinder, mit 250 PS bisher sportlicher Platzhirsch der TT-Motorengilde, von seiner Topposition. Sport- und Leistungs-Capo ist ab sofort der hubraumschwächere und zwei Zylinder kleinere Zweilliter-Turbo mit 272 PS.

Rein rational gesehen gibt es kaum Einwände. Weniger Zylinder bedeuten weniger Gewicht und geringere Rei-

bung und damit niedrigeren Verbrauch. Die Direkteinspritzung sorgt zudem für effiziente Verbrennung. Das Umweltgewissen wird gepflegt. Gleichzeitig pumpt ein Turbo Drehmoment und Leistung herbei. Willkommen Downsizing im Reich der Sportwagen.

Und ob Sixpack oder nicht, die klassischen Längsdynamik-Messwerte juckt das schließlich wenig. Doch rührt sich auch emotional was? Wird der Stammtisch die Machtübernahme eines Reihenvierzylinders goutieren?

Volkes Stimme wird sich noch melden, aber für die Emotionen hat Audi einiges getan. Schon die 200-PS-Ausführung des 2.0 TFSI kratzt mit jugendlichem Schwung und Genügsamkeit am Selbstbewusstsein des betagten V6-Motors, der böser brüllt, als er heißt. Beim Vierzylinder ist es eher umgekehrt.

Um noch 72 PS mehr rauszukitzeln, verpassten die Audi-Ingenieure dem Langhuber ein tiefgreifendes Werksmotor-Tuning. Sie bliesen den Ladedruck auf 1,2 bar hoch und spendierten



gleichzeitig noch ein größeres Turbinenrad für mehr Luftdurchsatz – die Basis der Mehrleistung. Bei der spezifischen Leistung schlägt der Direkteinspritzer mit 137 PS pro Liter sogar einen Porsche Turbo. Verstärkungen an den Hauptlagern, Kolbenbolzen und Pleuern verhindern, dass die gewachsene Kraft das Material schnetzelt.

Der Power-TT jagt damit davon, als habe ihm einer die Ringe geklaut. Tempo 100 fällt schon nach 5,4 Sekunden, exakt so schnell wie beim Porsche Cayman S.

Wer in Zukunft also die mächtigen Luft-einlässe und hell strahlenden Tagfahr-LED im Rückspiegel entdeckt, darf sicher sein, dass der Überholvorgang zügig abgeschlossen ist.

Alles nicht nur eine Frage der schieren Leistung. Denn wenn andere Fahrer noch über die richtige Einkuppeldrehzahl, Schaltpunkte und Schlupf sinnieren, verpasst der TTS-Pilot seinem Lochblech-Pedal einfach einen kräftigen Tritt. Sodann kümmert sich der permanente Allradantrieb um fast

schlupffreie Traktion, und das optionale Doppelkupplungsgetriebe tauscht automatisch die Gänge schneller als ein Hütchenspieler die Kugel. Handgeschaltet, sagt Audi, sei man spürbar langsamer. Bei der S-tronic erübrigen sich manuelle Eingriffe ebenfalls. Erstens wählt sie sowieso meist den perfekten Gang, und zweitens sind die Schalt paddel am Lenkrad zwar hübsch, aber zu klein, um sie im Kurveneifer immer sauber zu treffen. Für Motoren-freaks entscheidender ist die Tatsache,



TTS

Präzise, agil und sicher wuselt der schnellste TT um die Pylonen. Fast spielerisch lässt er sich über das Gas stabilisieren



Den ausfahrbaren Spoiler tragen alle TT. Die Alu-Seltenspiegel, markante Tagfahrlicht-Unterlider und 17-Zoll-Bromsanlage nur der S

dass der gewachsene Turbo nicht den Biss des Gaspedals lähmt. Es zuckt zwar kein gieriger Sauger, aber die posierliche Druckaufbau-Pause fällt kaum auf. Auch weil die S-tronic im sportlichen S-Modus auf Gasbefehl quasi verzögerungsfrei schaltet. Dabei müsste sie das nicht einmal. Ein von 2500/min bis 5000/min anstehendes 350-Nm-Kraftplateau zieht den TTS saftig und elastisch voran.

Selbst darüber zeigt der FSI keinerlei Motivationsschwächen und dreht engagiert brummend bei 6800/min in den Begrenzer. Falls Sechszylinder-Fans bis hier noch die Argumente fehlen, können sie jetzt einträtschen: Den sexy Ton der besten Sechszylinder trifft der Vierzylinder nicht.

Zumindest nicht innen. Außen sorgt der TTS schon für Spektakel. Fröhlich grunzt es beim Gangwechsel aus der vierflutigen Endrohr-Batterie. Ein Hauch von Rennstreckenakustik schallt

über den Asphalt. Für die Insassen gibt es immerhin ein tiefes Ploppen. Beim Gleiten verknüpft er sich aber artig testosteronschwangeres Kampfgebrüll.

Er ist mal wilder Kerl und mal braver Schwiegersohn. Auch wenn es um Hochoktaniges geht. Zurückhaltend bewegt, schlurft er gerade mal 6,9 Liter pro 100 km. Wer seine Tempogrenzen auslotet, saugt den 60-Liter-Tank dafür in 370 Kilometern leer. Der rechte Fuß kontrolliert extrem den Spritverbrauch.

Und es fordert ein hohes Maß an Selbstdisziplin, mit dem schärfsten TT nicht zu spielen wie mit einem jungen Hund. Motto: Hol's Stockchen in der nächsten Kurve. Es wirkt einfach, leicht und unbeschwert, wie der wilde Bayer ins Kurvendickicht eintaucht und sich von seiner geschwindigkeitsabhängigen elektromechanischen Lenkung präzise führen lässt. Auch wenn sie am Anfang gewöhnungsbedürftig leichtgängig wirkt.

Selbst im Grenzbereich, bei nasser Fahrbahn und in der Sport-ESP-Stellung herrscht kein Kampf Mann gegen Auto wie zum Beispiel bei einem BMW Z4. Der TTS serviert seine hohe Agilität bekömmlich und lange neutral. Er ist nach Messworten wie Fahrgefühl ein hervorragender Querdynamiker, jedoch im Vergleich zur Porsche-Fraktion kein Überflieger.

Stoisch stemmt sich das serienmäßig mit Magnetic Ride-Dämpfern ausgestattete Fahrwerk gegen Wanken. Im Gegensatz zu den üblichen adaptiven Dämpfersystemen variieren hier keine Ventile die Durchflussmenge. Die Viskosität der magnetischen Kohlenstoff-Flüssigkeit wird vom Strom geregelt. Eine Magnetisierspule im Dämpfer entscheidet so stufenlos und blitzschnell mit mehr (härter) oder weniger (weicher) Spannung über die Dämpfung. Die wählbare sportlich-straffe Gangart ist übrigens nur etwas für Leute, die



Klickende Schalter, angenehme Materialien – gelungenes Interieur



Die Farbe ist gewöhnungsbedürftig, aber der Sitz hervorragend



In den flachen Fond passen nur kleine Kinder und Taschen



Effizienter und dynamischer Zweiliter-Turbomotor

Mit ihm nicht zu spielen wie mit einem jungen Hund, fordert Disziplin

es besonders straff lieben. Leichte Schläge aufs Hinterteil gibt es aber auch schon in der Normaleinstellung, weil der TTS zehn Millimeter tiefer kauert als seine braven Brüder und eine steifere Elastokinematik für höhere Präzision trägt. Zähneklappern und Rückenwirbel-Klackern gehören aber nicht zu den Nebenwirkungen.

Ein Saison-Kennzeichen kann man sich auch sparen. Der Allradantrieb hilft mit seiner für die Audi-Quermotoren typischen, über eine Lamellenkupplung geregelten Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse nicht nur fahrdynamisch, sondern trägt den Heißsporn auch sicher über den Schnee. Eine Disziplin, für die Sportcoupés sonst nicht berüht sind.

Nur eines sollte man nicht machen: den Wirkpunkt für die machtvoll, aber exzellent dosierbar verzögerte 17-Zoll-Bremsanlage zu spät zu legen. Dann

erzürnt der Häuptlings-TT kurveneintritts wie alle frontlastigen Konzepte mit Untersteuern. Um sich beim Gaslupen mit eher freundlich-hilfreichem als bösem Lastwechsel-Eindrehen sofort wieder mit dem Fahrer zu versöhnen. Mutig darf der dann am Kurvenausgang früh auf dem Gas stehen und den mächtigen Zug spüren.

47 050 Euro kostet der gelungene und vor allem sehr alltagstaugliche TTS in der Basis. Trotz erheblich besserer Ausstattung sind das über 15 800 Euro weniger als für einen Porsche Cayman S. Dafür gibt es noch bequeme Sportsitze, exzellente Verarbeitung, Bi-Xenon-Licht, Klimaanlage, Dekor-Aluminium und – okay – zwei Zylinder weniger. Aber davon muss sich keiner der TTS-Fans den großen Spaß verderben lassen – im Gegenteil.

Text: Alexander Bloch
Fotos: Hans-Dieter Seufert
Datenblatt: bitte umblättern

SPOTLIGHT

TT TDI Quattro als Coupé und Roadster

Piloten des TT TDI dürfen sich ein bisschen fühlen wie Tom Kristensen, Frank Biela und Co. Schließlich mussten sich die Le-Mans-Helden auch erst einmal an den fast schon heimtückisch kultivierten Lauf und das niedrige Drehzahlniveau ihres R10 TDI gewöhnen. Ähnlich wie beim 170 PS starken Zweiliter-TDI, der auf Hochdrehzahl-Attitüde verzichtet und schon unterhalb der 2000er-Marke flüssig Drehmoment generiert. Maximal sind es 350 Newtonmeter – exakt soviel wie beim Top-Benziner TTS. Um die Synthese aus Kraft und Kultur kümmern sich die Common-Rail-Einspritzung mit Piezo-Elementen, Achtlochküchen und bis zu fünf Einspritzungen pro Arbeitstakt. Vorbei die Zeit der vor allem unter Last metallisch-hart vibrierenden Pumpe-Düse-Brummer – der aktuelle TDI läuft dank ausgefeiltem Verbrennungs-Management und zweier Ausgleichswellen sämig, verträgt sogar Drehzahlen jenseits von 5000/min. Dennoch, das spontane Ansprechverhalten und den Drehwillen gut gemachter Benziner darf man nicht erwarten. Der Diesel-TT profiliert sich lieber als druckvoller Cruiser, der mit seinem günstigen Verbrauch große Reichweiten ermöglicht und seinen Punch mittels Allradantrieb jederzeit effektiv umsetzen kann. Womit er sogar dem R10 TDI etwas voraushat.



Kultiviert und homogen: Common-Rail-TDI mit 170 PS und 350 Newtonmetern



Fahrzeugtyp	Audi TT Roadster 2.0 TDI		
	Reihe/4		
Motorbauart/Zylinderzahl	1968		
Hubraum	cm ³	125 (170)	4200
Leistung	kW (PS)	125 (170)	4200
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350 bei 1750	
Beschleunigung 0 – 100 km/h	s	7,7	
Höchstgeschw.	km/h	223	
ECE-Verbrauch	L/100 km	Diesel	5,5
gesamt			
Grundpreis	Euro	35 900,-	

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer, mit Turbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ausgleichs-Wellen, zwei oben liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielgleich betätigt.

Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6000/min
Spez. Leistung	100,8 kW/L (137,1 PS/L)
Hubraum	1984 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtungsverhältnis	9,8:1
maximaler Ladedruck	1,2 bar
Max. Drehmoment	350 Nm bei 2500/min
Minil. Kolbengeschw. bei Nenndr.	18,6 m/s
Ölinhalt Motor	5,5 L
Kühlsysteminhalt	8,6 L

Kraftübertragung

Altkettenantrieb, automatisiertes Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 2,92, II. 1,96, III. 1,40, IV. 1,03, V. 0,88, VI. 0,87, R. 3,33. Achsantrieb 4,77:1 (I.-IV. Gang), 3,44:1 (V., VI. und R.-Gang)

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federlenkern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,9:1, 2,75 Lenkumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antilockbremsystem, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße 9,1 x 18, Reifengröße 245/40 ZR 18 V, Michelin Pilot Sport.

Wartung

nach Wartungsintervallanzahl

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt	11,0 l/100 km
auf Land	6,1 l/100 km
gesamt	7,9 l/100 km

Abgaswerte

HC (Grenzwert)	0,049 (0,10) g/km
NO _x (Grenzwert)	0,024 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,155 (1,0) g/km
CO ₂	183 g/km

Unterhaltskosten

Steuer (Euro 4)	135,-
Haltpflicht (TK 15 R6)	1062,-
Teilkasko (TK 25 R6)	755,-
Voltekasko (TK 24 R6)	2918,-
Festkosten pro Jahr	186,-
Betriebskosten pro 100 km	20,20
Wartungskosten/Jahr	5837,-

(bei einer Halbfahrt von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr	0,70/0,33
bei 30 000 km/Jahr	0,49/0,27

Monatliche Unterhaltskosten

bei 15 000 km/Jahr	888,-/417,-
bei 30 000 km/Jahr	1225,-/672,-

Garantie

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre ohne Durchrostung
 * mittlere Wertelust

- Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,31
- Stirnfläche A 2,06 m²
- Luftwiderstandsindex $c_w \times A$ 0,65
- Gewichtsverteilung v/h 58,0/42,0%
- Leergewicht 1422 kg
- Zulässiges Gesamtgewicht 1815 kg
- Zuladung 393 kg
- Wendekreis re./li. 10,9/11,0 m
- Spurweite v./h. 1555/1546 mm
- Normsitzraum 510 mm
- Lenkraddurchmesser 360 mm

- Knickmaß 935-1155 mm
- Innenhöhe vorn 990 mm
- Innenhöhe hinten 795 mm
- Innenbreite vorn 1480 mm
- Innenbreite hinten 1380 mm
- Sitztiefe vorn 530 mm
- Sitztiefe hinten 420 mm
- Sitzraum 425-660 mm

Nachlast 75 kg

Tankinhalt 60 L

Kofferraumvolumen 290 - 700 L



Leistung



Bremsweg



Fahrleistungen

Beschleunigung	
0 - 80 km/h	3,7
0 - 100 km/h	5,4
0 - 120 km/h	7,3
0 - 140 km/h	9,8
0 - 160 km/h	12,1
0 - 200 km/h	21,1
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Elastizität	
60 - 100 km/h im IV./V. G.	4,1/6,8
80 - 120 km/h im IV./V. G.	4,2/5,7
60 - 100 km/h im VI. G.	11,2
80 - 120 km/h im VI. G.	8,4

Fahrversuche

Stadion 18 m leer/beiden	67/45,6
ISO-Wendelasse leer/beiden	136,1/136,1
VDA-Ausweichasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beiden	73/73
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beiden	58/60

Verbrauch

Super Plus	
minimal (Jams-Verbrauchsunde)	6,9
maximal	16,1
Testverbrauch	11,9
Reichweite in km	504

8

Stand-Fahrgeräusch (EG)	66/73
besch. Vorderräder (50 km/h; III. G.)	77
konst. Vorderräder (80 km/h; IV. G.)	75
Innenraum	dB(A)
Gang	III. V. VI. V.
bei 80 km/h	70 69 67 66
bei 100 km/h	73 71 70 71
bei 120 km/h	76 73 73 72
bei 130 km/h	- 74 73 72
bei 160 km/h	- 79 77 77
bei 180 km/h	- 78 78
Standgeräusch	49
Maximalgeräusch im III. Gang	78

Tachometerabweichung

km/h	
100	77
120	97
130	127
140	136

Bremsweg

m	
aus 100 km/h kalt (leer)	36
aus 100 km/h kalt (geladen)	38
aus 100 km/h warm (geladen)	37
Hochgeschwindigkeitss-Bremsentest (190 km/h)	128

Audi

Bewertung



Weniger ist mehr – dieses Credo hat Audi beim neuen, sehr agilen und exzellent verarbeiteten TTS beispielhaft umgesetzt. Der starke Zweitliter-Turbomotor ist sportlich und effizient zugleich.

Karosserie

- exzellente Sitzposition
- exzellente Verarbeitung
- einfache Befestigung
- gute Ausstattung
- wenig Platz im Fond

Fahrkomfort

- gelingende Dämpfung
- bequeme Sportsitze
- starr bei harten Kanten
- relativ laute Abrollgeräusche

Antrieb

- sehr gute Fahrleistungen
- sehr gute Elastizität
- gut Turbo gutes Ansprechverhalten
- schnell und fast rückfrei schallende S-Tronic
- hohe Laufruhe
- zurückhaltender Motorklang im Innenraum

Fahreigenschaften

- sehr sicheres Fahrverhalten
- sehr gutes Handling
- sehr präzise Lenkung
- hervorragende Traktion und Wintertauglichkeit

Sicherheit

- sehr wirksame, stand-feste Bremsen
- gute Sicherheitsausstattung

Umwelt

- niedriger Normverbrauch
- geringer Maximalverbrauch

Kosten

- relativ geringer Wertverlust
- nur zwei Jahre Garantie
- hohe Unterhaltskosten

Ausstattung und Preise

Grundpreis	47 050,-
Testwagenpreis	51 685,-

Mängel am Testwagen: keine Serienausstattung: ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Alcantara-Lederausstattung, Bordcomputer, adaptives Fahrwerk, elektrischer Fensterheber, Klimaelektronik, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Sitzheizung, Xenon-Scheinwerfer, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

Zusausstattung

Einparkhilfe hinten	390,-
Geschwindigkeitselektrolanlage	265,-
iPod-Vorbereitung	205,-
adaptives Kurvenlicht	350,-
Lederausstattung	615,-
Metall-Lackierung	615,-
DVD-Navigationssystem	2320,-
elektr. Sitzverstellung	945,-

(* = nicht inkl.)

