



Audi TT

# Familienzuwachs

Die dritte Generation des TT fährt zu den deutschen Audi-Händlern. Zunächst, wie gewohnt, als Coupé und Roadster. Weil auf dem Pariser Autosalon die Studie TT Sportback stand und Entwicklungsvorstand Prof. Dr. Ulrich Hackenberg von einer „möglichen TT-Familie“ spricht, sind künftig weitere Varianten zu erwarten.

**A**uch der neue Audi TT entstammt dem modularen Querbaukasten (MQB) von Volkswagen, auf dem zudem Golf, A3, Octavia, Leon & Co. basieren. Der TT zeigt am intensivsten, wie individuell dennoch derartige Fahrzeuge gestaltbar sind, und damit ist nicht nur das Design gemeint.

Beispiel Karosserie: Während sich Vorderwagen und Bodengruppe bis zum Heckabschlussblech auf den MQB zurückführen lassen, bestehen alle anderen Komponenten aus Aluminium und nennen sich Gussknoten, Strangpressprofile oder schlicht Bleche. Nicht minder individuell sind, ebenfalls zum Teil, die Fügevorfahren: Laserschweißnähte, Flow-Drill-Schrauben, Clinch-Punkte, Voll- und Halbhohlstanzen.

Beispiel Kombiinstrument: Die Bezeichnung ist beim neuen TT falsch und korrekt zugleich. Falsch, weil nicht mehr einzelne Armaturen kombiniert werden, und richtig, weil fast alle Anzeigefunktionen darin zusammengefasst sind. Die



Eine von mehreren Cockpit-Ansichten: große Navigationskarte mit kleinen nachgebildeten Rundinstrumenten



Die Anzeige von Temperatur und Modus der Klimaanlage ist in die mittleren Luftaustrittsöffnungen integriert.

Rede ist vom TFT-Display mit 12,3-Zoll-Diagonale hinter dem Lenkrad, Audi intern als „virtual cockpit“ bezeichnet. Es kann auf der gesamten Fläche die Karte des Navigationssystems zeigen, ein Sportwagen-Cockpit mit zentralem Drehzahlmesser und digitaler Geschwindigkeitsanzeige bilden (nur im TTS), aber auch Rundinstrumente imitieren. Ob es später Ansprüchen an die zeitwertgerechte Reparatur genügt, muss sich zeigen (mehr Details zur Karosserie und zum Cockpit in asp 5/2014, Seiten 20 bis 24).

Außerhalb des Displays werden nur Kraftstoffpegel, Kühl- und Außentemperatur, Uhrzeit, Kilometerstände, Warn- und Hinweissymbole (am unteren Rand des Displays), Temperatur und Modus der Klimaanlage (in den mittigen Luftaustrittsöffnungen) und der Status der Sitzheizungen (in den äußeren Luftaustrittsöffnungen) angezeigt.

Unter der Motorhaube überarbeitete alte Bekannte, die alle die Euro-6-Abgasnorm erfüllen: jeweils ein R4-Otto- und





Rechts der TT Roadster, mittig das Coupé und links die Studie TT Sportback

Bilder: Audi

-Dieselmotor, beide mit 2,0 l Hubraum und Turboaufladung. Der Benziner erzeugt im TT 370 Nm/169 kW und im TTS 380 Nm/228 kW. 380 Nm/135 kW sind es beim Diesel. Wegen des Verbrauchs von 4,2l/100 km und der Emission von 110 g/km CO<sub>2</sub> trägt er den Beinamen „ultra“.

Optional zum Schaltgetriebe mit sechs Gängen und Magnesiumgehäuse gibt es ein Doppelkupplungsgetriebe, ebenfalls mit sechs Gängen und der Bezeichnung „S tronic“. Der beim TT optionale Allradantrieb „quattro“ mit elektrohydraulisch betätigter Lamellenkupplung vor

dem Hinterachsdifferenzial und Einbindung in das Fahrdynamiksystem „drive select“ ist beim TTS serienmäßig.

Der nach wie vor von Audi Hungaria Motor Kft. in Győr gefertigte TT kostet in dritter Generation ab 35.000 Euro.

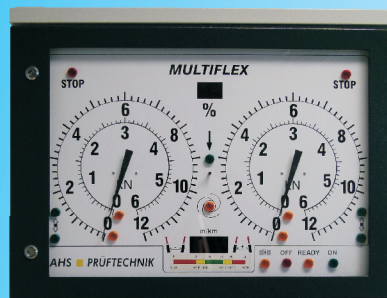
Peter Diehl

## Die Uhr tickt - erfüllt Ihr Bremsprüfstand die neue Richtlinie?



**Sonst ist ab dem 01.01.2020 Schluss - er darf nicht mehr für die HU eingesetzt werden!**

## Unser schon! z. B. Multiflex 06/12 EASY



- ideal für die PKW-Werkstatt mit gelegentlicher Prüfung von LKW bis 7,5 to
- 2 Prüfungsgeschwindigkeiten
- 2.660 mm Prüfbreite



- automatische Allraderkennung für PKW
- Vorrüstung für Drucktransmitter
- Vorrüstung ASA Livestream

**AHS** ■ PRÜFTECHNIK

Richtstr. 32 - 27753 Delmenhorst - Tel. 04221-9182-0 - Fax 04221-9182-20 [www.ahs-prueftechnik.de](http://www.ahs-prueftechnik.de)