

Pressepräsentation Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Eine Ikone wird schneller

Von Peter Schwerdtmann

Gestern noch war da neue digitale Cockpit mit einem 12,3-Zoll-Bildschirm und seinen scheinbar unendlichen Möglichkeiten für die Fahrzeugeinstellung, die Navigation und alles, was so übers Internet einkommt oder rausgehen soll das Thema des Tages. Doch erst heute auf dem privaten Rennkurs Ascari in der Nähe vom spanischen Ronda zeigt sich, warum die Audis gerade für ihren kompakten Sportwagen diese Technik in dieser Anordnung gewählt haben.

Zunächst fällt auf, dass sich beim TTS der Drehzahlmesser in den Vordergrund bringen lässt, so wie man es als Sportwagenfahrer gern hat, wenn auch bei den TTS, die wir auf Ascari fahren, das Doppelkupplungsgetriebe den Kontrollblick unnötig erscheinen lässt. Aber schließlich hat der TTS auch Paddel, für alle die, die immer noch meinen, schneller als die Elektronik schalten zu können. Aber in der Dynamik-Einstellung kann man getrost die Hand von den Paddeln lassen. Schneller geht's sowieso nicht, und die Schaltpunkte passen auch.

310 PS drücken die rund 1400 Kilogramm mächtig nach vorn und dank des leichten Abbremsens der kurveninneren Räder auch spontan und zielgenau in die Kurven. Dabei hilft auch die höhere Steifigkeit des Vorderwagens. Und beim Herausbeschleunigen packt der Quattroantrieb bärig zu. So jagt der TTS wie auf Schienen um die Kurven, wenn man nicht auch noch das ESP zurückgenommen hat. Dann darf das Heck ein bisschen nach außen driften, was zwar mehr Dramatik ins Fahren bringt, aber auf diesem Kurs keinen nennenswerten Gewinn an Speed.

Zum Fahrgenuss in der Ausnahmesituation Rennstrecke leistet der Sound einen erheblichen Betrag. Einem Vierzylinder traut man eine solch sonore akustische Kraftpräsentation gar nicht zu. Glückwunsch an die Soundkünstler in Ingolstadt. Zu den knackigen, lauten Gangwechseln haben sie vermutlich weniger beigetragen. Aber beides zusammen spielt das Hohe Lied vom knackigen Sportwagen.

Knackig könnte auch als Stichwort für die Designüberarbeitung dienen. Der erste TT bot eine revolutionäre Form. Seine konsequent symmetrische Form mit einer auf den Körper aufgesetzte Kabine erlebte die Autowelt als Provokation. Die zweite Generation hatte es bei den Freunden der ersten schwerer. Sie kam auf einmal eleganter und mit einer weniger aus dem Rahmen der Sportwagenwelt herausfallenden Form daher. Die dritte Generation besinnt sich wieder auf dem Ursprung, ohne die nützlichen Aspekte der zweiten aufzugeben. Das Greenhouse wirkt wieder wie auf dem Körper aufgesetzt, doch unter der Heckklappe bleibt der respektabel große Kofferraum, mit 305 Litern passend für ein Golfpack und bei bisschen Gepäck für den Beifahrer.

Dem bleibt beim TTS wie beim TT sowieso nur, die Fahrt auf den guten, stark auf Seitenführung optimierten Sportsitzen zu genießen oder sich festzuhalten. Denn das Cockpit ist bei diesem Auto tatsächlich voll auf den Fahrer ausgerichtet. Das gilt für die Form der Armaturentafel, die in einer sanften Kurve den Fahrer umgibt. Der Hand ein Multifunktionslenkrad in der Hand, das die Bedienung fast aller Funktionen ermöglicht mit fast so vielen Knöpfen wie in einem der LeMans-Siegerwagen.

Die Köpfe und Regler sind aber nicht die einzigen Elemente, mit denen er den Charakter seines TTS bestimmen kann. Der bekannte Dreh-Drück-Steller ist ebenfalls dabei, Shortcuts zu den einzelnen Funktionen erleichtern die schnelle Bedienung, man kann auch die Touchpad-Funktion der Oberseite des Dreh-Drück-Stellern für die Zeicheneingabe per Schrift verwenden oder dem Auto einfach sagen, was man von ihm erwartet. Die Spracheingabe versteht vieles und verlangt nicht nach einzuübenden Standardkommandos.

Audi übersetzt den Namen TT auch gern mit Technologieträger. Für diesen TT trifft das wegen des digitalen Cockpits ganz sicher zu. Es wird im eigenen Haus, im Konzern und in der Autowelt sicher weitere Beispiele geben. In einer deutlich zurückhaltenderen Form kennt man es ja schon von der S-Klasse. Es wird interessant sein zu beobachten, ob bei großen Limousinen dieses total auf den Fahrer ausgerichtete Cockpit tatsächlich zu einem Verzicht auf die Mittelkonsole mit Bildschirm führen wird.

Für den TT und den TTS erweist sich dieser Schritt nicht nur auf der Rennstrecke als sinnvoll. Der TT und sein starker Bruder werden immer Fahrerautos sein. Zu dem Ergebnis kamen wir jedenfalls auch auf dem Weg von der Rennstrecke zum Flughafen. Auf langen Strecken trägt die Vielfalt auch zur Unterhaltung bei. Da dies alles im Blickfeld des Fahrers geschieht und vom Lenkrad aus geschieht, geschieht das auch nicht zu Lasten der Aufmerksamkeit. Ab Oktober können sich Interessenten beim Handel selbst ein Bild davon machen. Vermutlich werden sie – ebenso wie wir – erst verblüfft

und dann überzeugt sein. Bisher schon war der TTS das meistverkaufte S-Modell von Audi. Die Chancen stehen gut für eine Fortsetzung der Erfolgsgeschichte, auch bei einem Einstiegspreis von 51 250 Euro für den TTS. (ampnet/Sm)

Audi TTS Coupé 2.0 TTS Quattro S-tronic

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,19 x 1,83 x 1,34

Radstand (m): 2,51

Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 228 kW / 310 PS von 5500 - 6200 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm von 1800 - 5700 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter

CO2-Emissionen: 166 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1365 kg / max. 400 kg

Kofferraumvolumen: 305 l, erweiterbar auf 712 l

Räder / Reifen: 8,5 J x 18 / 245/40 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Preis: 51 250 Euro

Bilder zum Artikel



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Unter der ebenso TT-typischen wie dekorativen Tankklappe fehlt der Tankdeckel.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Vieflutiger Auspuff und eine Sound, dem man einem Vierzylinder nicht zugetraut hätte.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Die senkrechten LED-Ketten des Tagfahrlichts sieht Audi als ein Zitat vom LeMans-Dopelsieger.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Die Form des Singleframe-Grills ist ein Zitat des

Supersportwagens R8.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Das zentrale digitale Display dient nicht nur der Navigation.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro: Das komplette Cockpit wurde auf den Fahrer ausgerichtet. Die Einstellung für Klima, Lüftung und Sitzheizung sitzt zentral in den Lüftern.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS 2.0 TFSI Quattro.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.



Audi TTS Coupé.
