



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Benedikt Still

Telefon: +49 841 89-89615

E-Mail: benedikt.still@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Januar 2019

PRESSE-INFORMATION

Der neue Audi TT und Audi TTS

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi TT und zum Audi TTS	
Die Fakten	6
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	7
Alles, was Sie über den Audi Audi TT und Audi TTS wissen müssen	
▶ Außendesign und Karosserie	7
▶ Motoren	10
▶ Kraftübertragung	11
▶ Fahrwerk	12
▶ Innenraum	13
▶ Bedienung und Anzeigen	14
▶ Infotainment und Audi connect	14
▶ Fahrerassistenzsysteme	15
▶ Sondermodelle	16
▶ Audi TTS	17
▶ Historie	20



Kompakt informiert

Der neue Audi TT und der neue TTS – Update für die Design-Ikone

Zwanzig Jahre nach dem Seriendebüt des Ur-TT erhält die dritte Generation des Audi TT ein umfassendes Update. Die Design-Ikone präsentiert sich mit einem sportlich-geschärften Exterieur-Design, leistungsstärkeren Motoren und einer erweiterten Serienausstattung. Passend zum Jubiläum bringt Audi ein Sondermodell (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 161*) auf den Markt – es ist auf 999 Exemplare limitiert und greift zahlreiche Details einer der ersten Konzeptstudien auf. Auch der TTS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*), der kompakte Spitzensportler von Audi, wird noch attraktiver.

Die erste Generation des Audi TT feierte 1998 ihr Seriendebüt. Bereits drei Jahre zuvor hatte Audi den TT als Konzeptstudie vorgestellt – als Coupé auf der IAA in Frankfurt und als Roadster auf der Tokyo Motor Show. Nach dem Marktstart setzte sich das TT Coupé binnen kurzer Zeit an die Spitze des Segments.

Der Audi TT steht für Fahrspaß, Design und Liebe zum Detail: Aluminium-Elemente im fahrerorientierten Interieur, progressives Felgen-Design, ein kurzer, kugelförmiger Schaltknauf, charakteristischer Tankdeckel und runde, zweiflutige Endrohre zählen zu den typischen Merkmalen des kompakten Sportwagens. Das Design mit seinen prägnanten geometrischen Formen findet weltweit viele Fans.

Geschärft, gesteigert, erweitert

Pünktlich zum 20. Jubiläum des ersten Audi TT setzt die Marke den Sportwagen-Charakter des neuen Modells besonders in Szene: So hat Audi das Design des neuen TT geschärft, seine Performance gesteigert und die Serienausstattung erweitert. Neben dem fahrerorientierten Audi virtual cockpit beinhaltet das neue Modell in der Basisversion nun auch das Fahrdynamiksystem Audi drive select, einen Licht- und Regensensor, beheizbare Außenspiegel sowie das Multifunktionslenkrad plus, mit dem sich Infotainment- und Sprachdialogsystem komplett am Lenkrad steuern lassen. Ebenfalls serienmäßig sind die beleuchtete USB-Anschlussbuchse und Bluetooth für die kabellose Kopplung von Endgeräten.

Sportlich-expressiv: das Exterieur-Design

Maskuliner, progressiver und noch sportiver – so präsentiert sich das Exterieur-Design des neuen TT. Die Front mit dem Singleframe-Grill trägt ein dreidimensionales Kühlerschutzgitter. Bereits in der Basisversion betonen große, seitliche Lufteinlässe den breiten Stand.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Auch am Heck unterstreichen horizontale Linien die Breite des neuen Audi TT. Unter der Tankklappe im klassischen TT-Design gibt es keinen Deckel, der Fahrer kann die Zapfpistole direkt in den Stutzen einführen – ein typisches Sportwagen-Feature. Auf Wunsch sind Scheinwerfer in LED- oder in Matrix-LED-Technologie erhältlich. Das dynamische Blinklicht ist dabei ein optisches Highlight.

Das optionale S line Exterieurpaket hebt den Sportwagencharakter des Audi TT hervor. Das Sondermodell TT S line competition setzt das Auto auf Basis des S line Exterieurpaket noch dynamischer in Szene.

Das TT Coupé und der TT Roadster sind jeweils 4,19 Meter lang. Beide Karosserievarianten haben kurze Überhänge, ihr Radstand misst 2,51 Meter. Der neue TT fährt ab Werk auf 17-Zoll-Rädern, optional liefern Audi und Audi Sport Räder in 18, 19 und 20 Zoll. Drei neue Farben ergänzen den Lackfächer: Kosmosblau, Pulsorange und Turboblau (nur S line und TTS).

Leistungsstark: die TFSI-Motoren

Für den neuen TT bietet Audi zwei Otto-Direkteinspritzer an, deren Performance gesteigert wurde. Mit 145 kW (197 PS) im 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,0*; 145 – 137*) als neuem Basismotor und 180 kW (245 PS) im 45 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 6,4*; CO₂-Emission in g/km: 166 – 147*) bieten beide Aggregate noch einmal mehr Leistung als ihre Vorgänger. Der 2.0 TFSI mit 225 kW (306 PS) im neuen TTS beschleunigt das Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161) in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h (Roadster: 4,8 Sekunden (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 165*)) – ein Zehntel schneller als bisher. Alle drei Aggregate haben einen Otto-Partikelfilter.

Für die Motoren im TT bietet Audi ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an, der TTS hat die S tronic serienmäßig an Bord. Der 45 TFSI ist zusätzlich noch mit einem Sechs-Gang-Handschaftgetriebe verfügbar. Bei beiden Getriebearten ermöglichen kurz übersetzte untere Gänge eine kraftvolle Beschleunigung, während die langen Übersetzungen des jeweils höchsten Gangs das Drehzahlniveau und den Verbrauch senken.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Souverän sportlich: Fahrwerk und quattro-Antrieb

Der 45 TFSI mit 180 kW (245 PS) lässt sich mit dem permanenten Allradantrieb quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 160*) kombinieren, dessen hydraulische Lamellenkupplung auf höchste Dynamik und Effizienz ausgelegt ist. Beim neuen TTS ist der quattro Serie, ebenso das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Mit ihm wählt der Fahrer unterschiedliche Modi aus. Die auf Wunsch erhältliche adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride (Serie im TTS) lässt sich damit ebenfalls beeinflussen.

Der neue Audi TT und der neue TTS bieten ein fahrdynamisches und gleichzeitig präzises Handling. Wählt der Kunde das S line Sportpaket oder Audi magnetic ride, liegt die Karosserie zehn Millimeter tiefer. Zu den weiteren Fahrwerk-Highlights zählen die Progressivlenkung, die Vierlenker-Hinterachse und die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC. Die radselektive Momentensteuerung wird bei schneller Kurvenfahrt aktiv und verbessert das Handling bei Bedarf durch gezielte Bremsengriffe an den entlasteten kurveninneren Rädern.

Fahrerorientiert: das Cockpit und die Assistenzsysteme

Den Sportwagen-Charakter unterstreicht auch das fahrerorientierte Interieur mit seiner klaren Linienführung. Die schlanke Instrumententafel ähnelt einer Flugzeugtragfläche; die runden Luftdüsen mit integrierter Bedienung erinnern an Triebwerke – ein klassisches TT-Detail.

Der Audi TT hat serienmäßig Sportsitze mit integrierten Kopfstützen. Optional gibt es S-Sportsitze (Serie im S line Sportpaket und TTS) mit pneumatisch einstellbaren Wangen. Der Gepäckraum des 2+2-Sitzers bietet unter der lang gezogenen Heckklappe 305 Liter Volumen – beim Roadster sind es 280 Liter.

Sämtliche Anzeigen erscheinen digital im 12,3 Zoll großen Display des Audi virtual cockpit. Der Fahrer kann zwischen zwei Modi wählen: In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund, im „Infotainment“-Modus werden Inhalte wie zum Beispiel die Navigationskarte größer dargestellt. Die optional bestellbare Sportanzeige informiert über abgerufene Leistung, Drehmoment und g-Kräfte. Im TTS ist diese serienmäßig an Bord.

Das MMI-Bedienterminal auf der Mittelkonsole beschränkt sich auf sechs Tasten. Die Topversion MMI Navigation plus mit MMI touch integriert auf der Oberseite des Dreh-/Drückstellers ein Touchpad, das Handschreibeingabe erkennt und beispielsweise Zoomen erlaubt. Die Sprachsteuerung versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Audi connect bringt über den schnellen LTE-Standard verschiedene Online-Dienste an Bord. Das Audi smartphone interface verbindet das Smartphone mit dem Auto und spielt die Inhalte nahtlos über USB direkt ins Audi virtual cockpit. Die Highend-Lösung im HiFi-Bereich ist das Bang & Olufsen Sound System. Sein Verstärker hat 680 Watt Leistung und 14 Kanäle. Es beschallt den Innenraum mit zwölf Lautsprechern, darunter zwei Center-Speakern und zwei Bassboxen.

Die Fahrerassistenzsysteme folgen der TT-Philosophie: Sie entlasten den Fahrer, damit er sich voll auf die Straße konzentrieren kann. Das Angebot reicht vom Spurwechselassistent Audi side assist über den Spurhalteassistent Audi active lane assist und die Verkehrszeichen-erkennung bis zum Parkassistent mit Umgebungsanzeige und Rückfahrkamera.

Klassisch: TT Roadster und TTS Roadster mit Stoffverdeck

Wie jeder offene Audi haben beide neuen Roadster, der TT und der TTS, ein Stoffverdeck, wahlweise in Schwarz oder Grau. Das Softtop sitzt straff und ist dank seiner sehr guten Geräuschdämmung ein Akustikverdeck. Mit 39 Kilogramm Gewicht ist es sehr leicht und schränkt den Gepäckraum nicht ein. Der serienmäßige elektrische Antrieb öffnet und schließt das Verdeck in rund zehn Sekunden, möglich ist das bis zu einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h.

Jubiläumsmodell „TT 20 years“ und Sondermodell „TTS competition“

Zum 20. Jubiläum bringt Audi den „TT 20 years“. Das Jubiläumsmodell ist auf 999 Autos limitiert und greift zahlreiche Details der Roadster-Konzeptstudie auf. Im Interieur schlägt das Leder Feinnappa Mokassinbraun mit spezifischer Panuka-Kontrastnaht und Lederband einen Bogen zum Beginn der TT-Historie. Eine Plakette mit fortlaufender Nummerierung sowie „TT 20 years“-Badges an Lenkrad und Schaltknauf zieren das Cockpit. Weitere Highlights sind Edelstahl-Endrohre in spezifischem Design, Matrix-OLED-Rückleuchten und mattierte Audi-Ringe oberhalb der Seitenschweller. Den „TT 20 years“ gibt es in den Farben Pfeilgrau und Nanograu.

Das Sondermodell „TTS competition“ setzt ein athletisches Ausrufezeichen – mit LED-Scheinwerfern, folierten Audi-Ringen auf dem Seitenschweller, Privacy-Verglasung (nur Coupé), einem feststehenden Heckflügel, Rot lackierten Bremssätteln, 20-Zoll-Rädern in Schwarz Hochglanz und weiteren Exterieur-Details in Schwarz glänzend. Das exklusive Interieur besticht unter anderem durch zwei verschiedenfarbige Lederausstattungen.

Die Preise für das TT Coupé beginnen bei 35.900 Euro, den TT Roadster gibt es ab 38.300 Euro. Der Einstieg für das Sondermodell „TT 20 years“, das ausschließlich als 45 TFSI quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 161*) erhältlich ist, beginnt ab 51.740 Euro. Die Auslieferung startet im ersten Quartal 2019. Die Preise für das TTS Coupé starten bei 54.400 Euro, der TTS Roadster ist ab 57.200 Euro zu haben.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Die Fakten

Audi TT und TTS

Außendesign und Karosserie

- Marken-Ikone mit geschärftem und sportlichem Exterieur-Design,
- Jubiläumsmodell „TT 20 years“ und Sondermodell „TTS competition“
- 2+2-Sitzer, 305 Liter Gepäckraum (Roadster: 280 Liter)
- Länge 4,19 Meter, Radstand 2,51 Meter, kurze Überhänge
- optional [LED-Scheinwerfer](#) oder [Matrix-LED-Scheinwerfer](#)
- Karosserie in Mischbauweise aus Stahl und Aluminium
- Leergewicht ab 1.285 kg (ohne Fahrer)
- TT Roadster und TTS Roadster: Softtop öffnet und schließt in rund 10 Sekunden (bis etwa 50 km/h)

Motoren und Kraftübertragung

- Leistungsstärkere Motoren: 40 TFSI mit 145 kW (197 PS)
- neuer TTS: 2.0 TFSI mit 225 kW (306 PS) beschleunigt TTS Coupé in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Roadster: 4,8 Sekunden)
- neue Siebengang S tronic
- [permanenter Allradantrieb quattro](#) optional für 45 TFSI, Serie bei TTS

Fahrwerk

- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) serienmäßig
- [Progressivlenkung](#) serienmäßig
- adaptive Dämpfung [Audi magnetic ride](#) (Serie im TTS)

Innenraum, Bedienung und Infotainment

- Serienmäßig: [Audi virtual cockpit, optional](#) mit neuer Sportanzeige (Serie im TTS), Bluetooth-Schnittstelle, Multifunktionslenkrad plus sowie Licht- und Regensensor
- fahrerorientiertes Interieur, klare Linienführung
- [MMI Navigation plus mit MMI touch](#) mit natürlicher [Sprachsteuerung](#)
- umfangreiche Online-Dienste von [Audi connect](#)
- Highend-Lösung im HiFi-Bereich: Bang & Olufsen Sound System
- neue farbige Interieurelemente in Satinlack orange, turboblau bzw. Glanzlack tangorot (TTS)

Fahrerassistenzsysteme

- [Audi side assist](#) und [Audi active lane assist](#)
- [Parkassistent](#) mit Umgebungsanzeige und [Rückfahrkamera](#)

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.



Das Auto im Detail

Der neue Audi TT

Pünktlich zum 20. Jubiläum des ersten Audi TT setzt die Marke den Sportwagen-Charakter des neuen Modells besonders in Szene: So hat die Marke das Design ihrer Ikone geschärft, die Performance gesteigert und die Serienausstattung erweitert. Das limitierte Jubiläumsmodell „Audi TT 20 years“ (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 161*) ist als Coupé und Roadster erhältlich, den TTS gibt es als Sondermodell „TTS competition“ (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*).

Außendesign und Karosserie

Der neue Audi TT präsentiert sich maskuliner, progressiver und sportiver als je zuvor. An der Front unterstreichen starke Horizontale den selbstbewussten Auftritt. Der sechseckige Singleframe-Grill ist sehr breit und flach gezeichnet – ähnlich wie beim Hochleistungssportwagen Audi R8. Bereits in der Basisversion betonen die großen seitlichen Lufteinlässe den breiten Stand. Am neu gezeichneten dreidimensionalen Kühlerschutzgitter spielt nun das Wabenmuster mit Licht und Schatten.

In vielen Details erinnert die Seitenansicht des neuen Audi TT an den Klassiker der ersten Generation. Die plastisch herausgearbeitete Schwellerkontur – auch Dynamiklinie genannt – bildet im Zusammenspiel mit der Tür eine starke Lichtkante, die hinteren Ecken der Tür sind sanft gerundet. Die breiten Radläufe formen eigene, wie aufgesetzt wirkende geometrische Körper, der vordere durchbricht die Fuge der Motorhaube. Die Fuge setzt sich über der Tür als Schulterlinie fort und läuft fast horizontal zum Heck, wo sie elegant in die Rückleuchte einmündet. Die Türgriffe sind als kräftige Bügel ausgeführt, die Außenspiegel mit den LED-Blinklichtern sitzen auf der Karosserieschulter. Unter der Tankklappe im klassischen TT-Design gibt es keinen Deckel, der Fahrer kann die Zapfpistole direkt in den Stutzen einführen – ein typisches Sportwagen-Feature.

Horizontale Linien unterstreichen auch am Heck die Breite des neuen Audi TT. Ein elektrisch angetriebener Spoiler fährt bei 120 km/h aus dem Gepäckraumdeckel aus; bei 250 km/h erzeugt er etwa 50 Kilogramm Abtrieb auf der Hinterachse. Unterhalb von 80 km/h fährt der Spoiler wieder ein.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Die beiden großen, runden Abgas-Endrohre mit ihren verchromten Blenden links und rechts gehören zu einer zweiflutigen Abgasanlage. Sie bilden eine Reminiszenz an den ersten Audi TT – ebenso wie die leicht abgerundete Heckscheibe, die fließend in die Karosserie eingepassten, einteiligen Rückleuchten und der dreidimensionale TT-Schriftzug.

Das optionale S line Exterieurpaket hebt den sportlichen Charakter des Audi TT noch stärker hervor. Es enthält einen durchgängigen Frontsplitter, vertikale Lufteinlässe, ein Kühlerschutzgitter in Titanschwarz, spezifische Seitenschweller mit Einsätzen sowie einen sportiven Heckabschluss. Dazu zählen ein verbreiteter Diffusor und unterhalb der Rückleuchten angedeutete, vertikale Luftauslässe mit je drei horizontalen Stegen.

Optisches Highlight: das Scheinwerfer-Design

Die flachen Scheinwerfer des Audi TT fügen sich gut in das Front-Design ein und verleihen dem Sportwagen einen energischen Blick. Serienmäßig montiert Audi Xenon plus-Einheiten, ihr LED-Tagfahrlicht verläuft als homogener Bogen am oberen Rand der Scheinwerfer.

Auf Wunsch gibt es [LED-Scheinwerfer](#) oder [Matrix-LED-Scheinwerfer](#). Ihr Tagfahrlicht zeichnet eine eigenständige Signatur: Das Licht strahlt über drei Stege ab, die die Scheinwerfer wie ein Gitter gliedern. Am unteren Rand der Scheinwerfer liegt der Blinklicht-Streifen. Die LED-Scheinwerfer integrieren das Abbiege-, Allwetter- und Autobahnlicht. Die Matrix-LED-Scheinwerfer bieten als weitere Funktion das intelligente Kurvenlicht, das durch das Verschieben des Lichtschwerpunkts entsteht. Im Zusammenspiel mit der optionalen MMI Navigation plus nutzt das Steuergerät die Navigationsdaten, um schon kurz vor dem Lenkeinschlag in die Kurve hinein zu leuchten.

Die Rückleuchten, serienmäßig in LED-Technologie, nehmen das Design der Frontscheinwerfer auf. Das dynamische Blinklicht ist dabei ein optisches Highlight. Die dritte Bremsleuchte, als dezenter Streifen an der Kante des Gepäckraumdeckels ausgeführt, verbindet die Lichtsilhouette am Heck.

Kurze Überhänge: die Karosserie

Das TT Coupé und der TT Roadster sind jeweils 4,19 Meter lang. Beide Karosserievarianten haben kurze Überhänge, ihr Radstand misst 2,51 Meter. Das Audi TT Coupé 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,3 – 6,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 145 – 137* in mit Schaltgetriebe und Frontantrieb wiegt leer (ohne Fahrer) nur 1.285 Kilogramm – ein Bestwert im Segment.

Die komplette Außenhaut des TT ist aus Aluminium gefertigt – die vorderen Kotflügel, Seitenwände, Dach, Motorhaube, Türen und Heckklappe. Allein die beiden letztgenannten Komponenten sparen gegenüber Stahl zusammen 15,5 Kilogramm. Unterm Strich wiegt die Karosserie des Coupés mit allen Anbauteilen 276 Kilogramm.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Das richtige Material in der richtigen Menge an der richtigen Stelle für die optimale Funktion – getreu dieser Maxime hat der neue TT eine Karosserie in intelligenter Material-Mischbauweise: Der Vorderwagen und die Bodengruppe bestehen aus hochfesten und höchstfesten Stahlkomponenten, der Aufbau aus den Aluminium-Halbzeugen Druckguss, Strangpressprofil und Blech.

Alle Exterieur-Details des neuen TT sind exakt auf die Erfordernisse der Aerodynamik abgestimmt. Mit einem c_w -Wert ab 0,29 (mit fest stehendem optionalen Spoiler) erzielt das TT Coupé das beste Resultat in seinem Segment.

Individuelle Auswahl: der Lackfächer

Drei neue Außenfarben ergänzen den Lackfächer des Audi TT. Zusätzlich zu den bestehenden Tönen Daytonagrau (nur S line), Florettsilber, Gletscherweiß, Ibisweiß, Mythoschwarz, Nanograu, Tangorot und Vegasgelb (nur S line) sind Kosmosblau, Pfeilgrau, Pulsorange und Turboblau (nur S line) neu im Angebot.

TT Roadster: klassisch mit Stoffverdeck

Wie jeder offene Audi hat der neue TT Roadster ein Stoffverdeck, wahlweise in Schwarz oder Grau. Das Softtop sitzt straff und ist dank seiner sehr guten Geräuschdämmung ein Akustikverdeck. Mit 39 Kilogramm Gewicht ist es sehr leicht und schränkt den Gepäckraum nicht ein. Der serienmäßige elektrische Antrieb öffnet und schließt das Verdeck in rund zehn Sekunden, möglich ist das bis zu einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Die Motoren

Leistungsstark: die TFSI-Motoren

Für den neuen TT bietet Audi zwei Otto-Direkteinspritzer an, deren Leistung gesteigert wurde. Mit 145 kW (197 PS) im 40 TFSI als neuem Einstiegsmotor und 180 kW (245 PS) im 45 TFSI bieten beide Aggregate deutlich mehr Leistung.

Audi TT	40 TFSI	45 TFSI	45 TFSI quattro
Motorbauart	4-Zylinder-Otto-Direkteinspritzer	4-Zylinder-Otto-Direkteinspritzer	4-Zylinder-Otto-Direkteinspritzer
Hubraum in ccm	1.984	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei 1/min	145 (197) bei 4300	180 (245) bei 5000	180 (245) bei 5000
max. Drehmoment in Nm bei 1/min	320 bei 1500	370 bei 1600	370 bei 1600
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250 (Roadster: 247)	250* (Roadster: 250**)	250* (Roadster: 250**)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	6,6 (Roadster: 6,9)	5,9 (Roadster: 6,1)	5,9 (Roadster: 6,1)
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km	6,3 – 6,0*	6,8 – 6,4*	7,3 – 7,0*
CO₂-Emission kombiniert in g/km	145 – 137*	154 – 147*	166 – 160*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Allradantrieb quattro
Getriebe	7-Gang S-tronic	6-Gang-Handschaltung / 7-Gang S-tronic	7-Gang S-tronic

**abgeregelt

Der 40 TFSI und der 45 TFSI wurden gemäß der Audi-Rightsizing-Philosophie entwickelt. Das bedeutet: Aufladung ersetzt Hubraum und sorgt zusammen mit der Direkteinspritzung für hohe Effizienz. Beide Motoren erfüllen die Abgaseinstufung Euro 6d-TEMP und haben einen Otto-Partikelfilter.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Eine weitere Gemeinsamkeit der beiden Aggregate ist der Soundaktuator. Er ist serienmäßig mit dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kombiniert. In der Stellung dynamic macht der Soundaktuator das Ansauggeräusch noch sportlicher und sonorer.

Die TFSI-Motoren nutzen ein komplexes Thermomanagement. Das Herzstück bilden dabei zwei elektrisch angetriebene Drehschieber, die in einem Modul zusammengefasst sind. Nach dem Kaltstart bringen sie das Motoröl rasch auf Temperatur, je nach Fahrsituation halten sie die Temperatur des Kühlmittels zwischen 85 und 107 Grad Celsius. Der Abgaskrümmen befindet sich im Zylinderkopf und wird dort von Wasser umspült. Auch diese Lösung trägt zum schnellen Warmlauf bei. Bei Vollast senkt sie die Temperatur des Abgases und damit den Verbrauch, weil die kühlende Gemischanfettung entfallen kann.

Die Ein- und die Auslassnockenwelle lassen sich verstellen; auf der Auslassseite variiert zudem das [Audi valvelift system](#) den Hub der Ventile je nach Bedarf, um die Gaswechselverluste weiter zu minimieren. Der Turbolader baut seinen relativen Ladedruck von bis zu 0,8 bar sehr dynamisch auf, sein elektrisches Überdruckventil regelt besonders schnell und exakt. Das Turbinenrad verkräftet bis zu 980 Grad Abgastemperatur.

Die Kraftübertragung

Für beide Motorisierungen bietet Audi ein [Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe](#) an. Der 45 TFSI ist zusätzlich mit Sechs-Gang-[Handschaftgetriebe](#) erhältlich. Bei beiden Getriebearten ermöglichen kurz übersetzte untere Gänge eine kraftvolle Beschleunigung, während die lange Übersetzung des jeweils höchsten Gangs das Drehzahlniveau und mit ihm den Verbrauch senkt.

Souverän sportlich: der quattro-Antrieb

Der 45 TFSI mit 180 kW (245 PS) lässt sich mit dem [permanenten Allradantrieb quattro](#) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100: 7,3 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 160*) kombinieren, dessen hydraulische Lamellenkupplung auf höchste Dynamik und Effizienz ausgelegt ist. Die elektronische Regelung vereint Stabilität und Fahrspaß: Bei sportlicher Fahrweise drückt sie den TT förmlich in die Kurve hinein, bei geringen Reibwerten erlaubt sie kontrollierte Drifts. Das Management der Lamellenkupplung ist ein Technikbaustein des nun serienmäßigen Fahrdynamiksystems [Audi drive select](#).

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Fahrwerk

Der Audi TT demonstriert die technologische Kompetenz der Marke mit den Vier Ringen auch bei seinem Fahrwerk. Es ermöglicht ein fahrdynamisches und gleichzeitig präzises Handling. Die Schwenklager und der Hilfsrahmen der McPherson-Vorderachse bestehen aus Aluminium. Die Hinterradaufhängung nutzt pro Rad vier stählerne Lenker, um die Längs- und Querkräfte separat zu verarbeiten; ihre voneinander getrennten Federn und Dämpfer sprechen präzise an.

Wählt der Kunde das S line Sportpaket oder die adaptive Dämpferregelung [Audi magnetic ride](#) ist die Karosserie zehn Millimeter tiefer gelegt. Zu den weiteren Fahrwerk-Highlights zählen die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC und die [Progressivlenkung](#). Sie erlaubt komfortables Rangieren, agiles Handling und ruhigen Geradeauslauf zugleich. Die [radselektive Momentensteuerung](#), die bei schneller Kurvenfahrt aktiv wird, verbessert das Handling bei Bedarf durch gezielte Bremsengriffe an den entlasteten kurveninneren Rädern.

Mit dem im neuen TT serienmäßigen Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer unterschiedliche Modi (auto, comfort, dynamic und efficiency) wählen. Auch die Dämpferregelung Audi magnetic ride lässt sich damit beeinflussen.

Das Räderprogramm hält zahlreiche sportliche Varianten bereit. Serie sind 17-Zoll-Leichtbauräder, ihre Reifen haben die Dimension 225/50. Optional liefern Audi und Audi Sport Räder mit 18, 19 und 20 Zoll Durchmesser in attraktiven Designs bis hin zur matten Titanoptik. Eine Reifendruck- Kontrollanzeige ist Serie.

Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen, die vorderen Scheiben sind innenbelüftet. Für den TTS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*) sind optional rote Bremsättel erhältlich. Die elektromechanische Parkbremse wirkt auf die Hinterräder.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Innenraum

Das Interieur des Audi TT ist voll und ganz auf den Fahrer fokussiert. Die gesamte Gestaltung des Innenraums bringt den puristischen Sportwagen-Charakter deutlich zum Ausdruck. Die Linienführung wirkt leicht, fast schwebend. Horizontalen betonen die Breitenwirkung. Alle Körper sind klar gegliedert und haben straff gespannte Oberflächen.

In der Draufsicht ähnelt die Instrumententafel einer Flugzeugtragfläche, ihr mittlerer Bereich ist stark zum Fahrer hin geneigt. Die runden Luftausströmer erinnern an Triebwerke – ein weiteres typisches TT-Detail. Sie bergen die komplette Klimatisierungsbedienug: Die Regler für Sitzheizung, Temperatur, Umluft, Verteilung und Stärke des Luftstroms liegen in ihren Achsen. Bei der optionalen Komfortklimaautomatik zeigen kleine Displays die gewählte Einstellung an.

Serienmäßig hat der Audi TT Sportsitze mit integrierten Kopfstützen. S-Sportsitze mit pneumatisch einstellbaren Wangen gibt es optional; im TT mit S line Sportpaket und im TTS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*) sind sie Serie. Für den TT Roadster liefert Audi auf Wunsch ein elektrisch ausfahrbares Netz-Windschott und eine Kopfraumheizung für die S-Sportsitze. Die optionalen Lederbezüge sind speziell pigmentiert. So hemmen sie das Aufheizen durch Sonneneinstrahlung. Zusätzlich wählbar sind Interieurelemente in den neuen Farbtönen Satinlack orange, turboblau bzw. Glanzlack tangorot (TTS).

Der TT ist ein Sportwagen mit hohem Alltagsnutzen. Unter der lang gezogenen Heckklappe des 2+2-Sitzers bietet der Gepäckraum 305 Liter Volumen – beim Roadster sind es 280 Liter.

Zahlreiche Interieur-Details demonstrieren den hohen Anspruch, den Audi an Funktion und Qualität aller Bedienelemente stellt. Dazu zählen die runden Luftausströmer mit den schmalen Chromringen und den fein geriffelten Drehrädern sowie der durchbrochene Schaltknopf beziehungsweise Wählhebel. Das optionale LED-Innenlichtpaket setzt gezielte Highlights, etwa im Bereich des Mitteltunnels und der Türen.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Bedienung und Anzeige

Im neuen TT erscheinen sämtliche Anzeigen digital im 12,3 Zoll großen Display des [Audi virtual cockpit](#). Der Fahrer kann zwischen zwei Modi wählen: In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund, im „Infotainment“-Modus erhalten Inhalte wie die Navigationskarte mehr Raum. Die optionale Sportanzeige informiert über abgerufene Leistung, Drehmoment und g-Kräfte.

Alle Informationen im Audi virtual cockpit werden umfassend, vielseitig und übersichtlich dargestellt – von den Navigationspfeilen über die dynamischen Animationen bis zu den Grafiken der Assistenzsysteme. Je nach Grundmenü ändert das Display sein Farbdesign; im Medienmenü etwa ist es orange, im Telefonmenü grün. An seinem unteren Rand befinden sich feste Anzeigen für Außentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände sowie Warn- und Hinweissymbole. LED zeigen die Kühlmitteltemperatur und den Kraftstoffstand an.

Das MMI-Bedienterminal auf der Mittelkonsole kommt mit nur sechs Tasten aus. Die Topversion [MMI Navigation plus mit MMI touch](#) integriert auf der Oberseite des Dreh-/Drückstellers ein Touchpad, das Handschreibeingabe erkennt und beispielsweise Zoomen erlaubt. Die [Sprachsteuerung](#) versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

Als zusätzliches Bedieninstrument steht das serienmäßige Multifunktionslenkrad mit seinen Tasten und Walzen bereit. Ohne den Blick von der Straße abwenden zu müssen, kann der Fahrer hier – mit Ausnahme der Touch-Gesten – die gleichen Schritte ausführen wie mit dem MMI-Terminal.

Infotainment und Audi connect

Noch attraktiver wird die MMI Navigation plus mit MMI touch durch [Audi connect](#). Ein Datenübertragungsmodul bringt über den schnellen LTE-Standard Online-Dienste an Bord. Viele dieser Dienste lassen sich mit Hilfe eines myAudi-Accounts an die individuellen Bedürfnisse anpassen. Die [myAudi App](#) vernetzt zudem den Audi TT mit dem eigenen Smartphone.

Die Beifahrer im neuen TT können über den [WLAN-Hotspot](#) mit ihren mobilen Geräten surfen und mailen. Das [Audi smartphone interface](#) verbindet das Smartphone mit dem Auto und spielt die Inhalte nahtlos über USB direkt ins Audi virtual cockpit.



Weitere Bausteine runden das attraktive Infotainment-Angebot ab – zum Beispiel eine serienmäßige Bluetooth-Schnittstelle und eine optionale [Audi phone box](#) zum komfortablen, kabellosen Ankoppeln des Mobiltelefons. Beim Audi sound system arbeitet ein Fünfkanal-Verstärker mit neun Lautsprechern zusammen.

Die Highend-Lösung im HiFi-Bereich ist das Bang & Olufsen Sound System. Sein Verstärker hat 680 Watt Leistung und 14 Kanäle; das System beschallt den Innenraum mit zwölf Lautsprechern, darunter zwei Center-Speakern und zwei Bassboxen.

Fahrerassistenzsysteme

Die Fahrerassistenzsysteme folgen der TT-Philosophie: Sie entlasten den Fahrer, damit er sich voll auf die Straße konzentrieren kann. Zum Serienumfang gehören der [Bremsassistent](#) [Folgekollision](#) und die Pausenempfehlung.

Der optionale [Audi side assist](#) unterstützt den Fahrer ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h beim Spurwechsel. Stuft das System ein Fahrzeug, das sich im toten Winkel befindet oder schnell annähert, als kritisch für einen Spurwechsel ein, warnt es den Fahrer durch ein helles LED-Licht am Außenspiegel. Falls der Fahrer trotzdem den Blinker setzt, blinkt die Anzeige mehrmals kurz auf.

Der [Audi active lane assist](#) (je nach Motorisierung serienmäßig oder optional) wird ab etwa 65 km/h aktiv. Eine Kamera am Innenspiegel erkennt die Begrenzungslinien auf der Fahrbahn. Fährt der TT – ohne zu blinken – auf eine Begrenzungslinie zu, hilft das System dem Fahrer mit einem sanften Impuls in der elektromechanischen Lenkung, in die Spur zurück zu steuern.

Die [Verkehrszeichenerkennung](#), eine weitere Sonderausstattung, nutzt ebenfalls die Daten der Kamera. Im Abgleich mit dem Navigationssystem zeigt sie Tempolimits, Zusatzschilder und Überholverbote an.

Für komfortables und sicheres Einparken stehen drei Systeme zur Wahl: Die Topversion, der [Parkassistent](#), kann den TT rückwärts in Parklücken steuern – sowohl bei parallel als auch bei quer zur Fahrbahn liegenden Lücken. Die Umgebungsanzeige warnt vor seitlichen Hindernissen, die [Rückfahrkamera](#) zeigt im Audi virtual cockpit den Bereich hinter dem Auto an und erleichtert so das Rangieren.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Sondermodelle

Exklusives Jubiläumsmodell: „Audi TT 20 years“

Zum 20. Jubiläum bringt die Marke mit den Vier Ringen das Sondermodell „Audi TT 20 years“ (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,2 – 7,0*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 161*) auf den Markt. Das Jubiläumsmodell ist auf 999 Autos limitiert und greift zahlreiche Details der Roadster-Konzeptstudie aus dem Jahr 1995 auf. Ins Auge fallen die exklusive Lackfarbe Pfeilgrau Perleffekt, Matrix-OLED-Rückleuchten, metallgrau glänzende 19-Zoll-Räder im 5-Speichen-Design, schwarze Bremssättel, Edelstahl-Endrohre in spezifischem Design, „TT 20 years“-Badges an den Flanken und Designelemente in Schwarz glänzend. Oberhalb der Seitenschweller verleihen partiell mattierte Audi-Ringe im Lack dem Sondermodell ein besonders exklusives Detail. Im Interieur schlägt das Leder Feinnappa Mokassinbraun mit spezifischer Panuka-Kontrastnaht und Lederband einen Bogen zum Beginn der TT-Historie. Eine Plakette mit fortlaufender Nummerierung sowie „TT 20 years“-Badges an Lenkrad und Schaltknauf zieren das Cockpit. Bestellbar ist der „Audi TT 20 years“ als Coupé und Roadster, wahlweise in den Farben Nanograu oder Pfeilgrau. Das Softtop ist in Grau gehalten.

Voller Dynamik: TT S line competition

Das Sondermodell TT S line competition setzt das Auto auf Basis des S line Exterieurpakets noch dynamischer in Szene. Details im Interieur und Exterieur unterstreichen die Sportlichkeit – der zusätzliche Sport-Screen im Audi virtual cockpit, farbige Kontrastnähte, exklusive Räder und schwarz glänzende Anbauteile wie der feststehende Heckflügel sind einige Beispiele.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Neuer Audi TTS

Kurz nach dem neuen TT schickt Audi auch den TTS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*) ins neue Modelljahr. Die neue serienmäßige Siebengang S tronic verbessert die Beschleunigungswerte von Coupé und Roadster nochmals. Ein besonders geschärftes Exterieur und ein exklusives Interieur bietet das neue Sondermodell TTS competition.

Seinen Status als Topmodell der TT-Familie von Audi hebt der neue TTS durch sportliche Designdetails hervor. In seinem Singleframe-Grill mit TTS-Badge und dem titanschwarz matt lackierten Einsatz glänzen Elemente in Aluminiumsilber matt. Auffallend ist zudem das horizontale Blade im Stoßfänger. An seinen Enden verläuft es nach oben und bildet auf Höhe der seitlichen Lufteinlässe schmale, aufrecht stehende Trichter. Der durchgängige Frontsplitter, die vertikalen Lufteinlässe und die Zierleiste sind ebenfalls in Aluminium-Optik ausgeführt. Kraftvoll konturierte Schweller unterstreichen den sportiven Charakter auch in der Seitenansicht. Besondere Highlights am Heck bilden die angedeuteten vertikalen Luftauslässe unterhalb der Rückleuchten sowie der verbreiterte, dreidimensionale Diffusor mit den vier Endrohren der Abgasanlage.

Audi stattet den neuen TTS mit 18-Zoll-Rädern aus. Optional stehen Räder in 18 und 19 Zoll sowie exklusive 20-Zoll-Räder von Audi Sport zur Wahl. Der Lackfächer enthält zwei neue Farbtöne: Pulsorange und Turboblau.

Zahlreiche Details im fahrerorientierten Interieur unterstreichen die Sportlichkeit des neuen TTS: der zusätzliche Sport-Screen im Audi virtual cockpit, die S-Sportsitze und die farbigen Kontrastnähte.

Kraftpaket: der 2.0 TFSI

Der 2.0 TFSI leistet 225 kW (306 PS) und entwickelt im breiten Drehzahlband zwischen 2.000 und 5.300 Touren ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Das sind 20 Nm mehr als beim Vorgänger-Aggregat. Das TTS Coupé beschleunigt in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h (Roadster: 4,8 Sekunden) – ein Zehntel schneller als bisher. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Ein Otto-Partikelfilter ist natürlich Serie.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Audi TTS	Coupé	Roadster
Motorbauart	4-Zylinder-Otto-Direkteinspritzer	4-Zylinder-Otto-Direkteinspritzer
Hubraum in ccm	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	225 (306) bei 5400	225 (306) bei 5400
max. Drehmoment in Nm bei /min	400 bei 2000	400 bei 2000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250**	250**
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	4,5	4,8
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km	7,1	7,3 – 7,2*
CO₂-Emission kombiniert in g/km	161	166 – 165*
Antrieb	Allradantrieb quattro	Allradantrieb quattro
Getriebe	7-Gang S tronic	7-Gang S tronic

**abgeregelt

Seinen Hochleistungscharakter zeigt das Zweiliter-Aggregat in vielen Details. Modifizierte Aluminiumkolben und hochfeste Pleuel übertragen die Kräfte auf die Kurbelwelle. Das Kurbelgehäuse weist an den Hauptlagerstühlen und am Hauptlagerdeckel Versteifungen auf. Der Zylinderkopf besteht aus einer leichten Aluminium-Silizium-Legierung mit hoher Festigkeit und Temperaturbeständigkeit, die Ventildfedern und -sitze sind an die hohen Belastungen angepasst. Der große Turbolader kann pro Stunde bis zu 960 Kilogramm Luft mit 1,4 bar maximalem Ladedruck verdichten. Die Temperatur wird von einem leistungsfähigen Ladeluftkühler stark abgesenkt.

Schnell schalten: die neue Siebengang S tronic

Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ermöglicht dank kurz übersetzter unterer Gänge Beschleunigungswerte, die jene des Vorgängermodells übertreffen. Die lange Übersetzung des höchsten Gangs senkt das Drehzahlniveau und mit ihm den Verbrauch.

Der neue Audi TTS hat den [permanenten Allradantrieb quattro](#) und das geregelte Stoßdämpfersystem [Audi magnetic ride](#) serienmäßig an Bord. Zu den weiteren Fahrwerk-Bausteinen zählen die [Progressivlenkung](#), die Vierlenker-Hinterachse und die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC. Die [radselektive Momentensteuerung](#) wird bei schneller Kurvenfahrt aktiv und verbessert das Handling bei Bedarf durch gezielte Bremsenriffe an den entlasteten kurveninneren Rädern.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen für den neuen Audi TTS entspricht dem des neuen TT. Die Systeme entlasten den Fahrer, damit er sich voll auf die Straße konzentrieren kann.

Sportliches Highlight: Sondermodell „TTS competition“

Das Sondermodell TTS competition (Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 7,3 – 7,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 161*) setzt ein athletisches Ausrufezeichen – mit LED-Scheinwerfern, folierten Audi-Ringen auf dem Seitenschweller, Privacy-Verglasung (nur Coupé), einem feststehenden Heckflügel, rot lackierten Bremssätteln, 20-Zoll-Rädern in Schwarz Hochglanz und weiteren Exterieur-Details in Schwarz glänzend. Als Außenlackierung stehen die Töne Gletscherweiß, Tangorot und Mythoschwarz zur Wahl.

Das exklusive Interieur besticht durch zwei Lederausstattungen: Expressrot mit Kontrastnähten in Granitgrau oder Soul mit Kontrastnähten in Expressrot. Entsprechend sind die Elemente an Sitzblenden und Mittelkonsole in Chromlack Schiefergrau oder Glanzlack Tangorot gehalten. Die Innenringe der Luftausströmer sind rot lackiert, der Schaltknauf und der Lenkradkranz mit roter 12-Uhr-Markierung von Audi exklusive sind in Alcantara ausgeführt. Zusätzlich gibt es serienmäßig die Dekoreinlagen in Carbon.

Ausstattung und Preise

Audi hat die Serienausstattung des neuen Audi TT erweitert. Neben dem fahrerorientierten Audi virtual cockpit beinhaltet der neue TT in der Basis nun auch das Fahrdynamiksystem Audi drive select, das Multifunktionslenkrad plus, einen Licht- und Regensensor und beheizbare Außenspiegel. Ebenfalls serienmäßig sind die beleuchtete USB-Anschlussbuchse sowie Bluetooth für die kabellose Kopplung von Endgeräten. Die Serienausstattung des neuen TTS beinhaltet zusätzlich zahlreiche Details im Exterieur und Interieur sowie das geregelte Stoßdämpfersystem Audi magnetic ride.

Die Preise für das TT Coupé beginnen bei 35.900 Euro, den TT Roadster gibt es ab 38.300 Euro. Der Einstieg für das Sondermodell „TT 20 years“, das ausschließlich als 45 TFSI quattro erhältlich ist, beginnt ab 51.740 Euro. Die Auslieferung startet im ersten Quartal 2019. Die Preise für das TTS Coupé starten bei rund 54.400 Euro, der TTS Roadster ist ab rund 57.200 Euro zu haben.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Historie

Der Audi TT ist eine Design-Ikone. Seit der Premiere der ersten Studie im Jahr 1995 steht der Audi TT für Fahrspaß, Design und Liebe zum Detail. Als im Herbst 1998 die ersten Audi TT Coupé und ein Jahr später die ersten TT Roadster auf den Markt kamen, unterschieden sich die Serienprodukte nur unwesentlich von den zuvor gezeigten Showcars – der Traum eines jeden Designers. Das zentrale Design-Motiv war der Kreis; die Bögen des Dachs, der Front und des Hecks standen im Kontrast zu einer strikt horizontalen Linienführung.

1995: die Audi TT Studie

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main präsentierte Audi den ersten Audi TT als Konzeptstudie für einen Sportwagen mit hoher Alltagstauglichkeit. In kürzester Zeit hatte die Technische Entwicklung mit einem Team von Audi-Designern das Konzept für ein sportliches Coupé entworfen. Im November 1995 feierte die Roadster-Variante als TTS-Studie ihre Premiere auf der Tokyo Motor Show. Die äußere Linie der beiden Showcars folgte deutscher Design-Philosophie mit Anklängen sowohl an die Rundungen der Vorkriegs-Rennwagen und Nachkriegs-Limousinen der Auto Union. Für das Interieur galt der Grundsatz „So viel wie nötig und so wenig wie möglich“. Als vorausschauendes Konzept und Inbegriff für revolutionäres Automobildesign fanden die TT-Studien großen Anklang. Audi hielt sich hinsichtlich einer möglichen Produktion der beiden Modellvarianten jedoch lange Zeit bedeckt.

1998: die erste Generation des Audi TT

Das Serienmodell orientierte sich eng am Showcar und ist mit seiner formal geschlossenen Formensprache bis heute ein Meilenstein innovativen Automobildesigns. Bis ins kleinste Detail war sein Anspruch erkennbar: Aluminium-Elemente im Innenraum, progressives Felgen-Design, kurzer kugelförmiger Schaltknauf und runde, eng zusammenliegende Endrohre. Erstmals setzte Audi das blitzschnell schaltende Doppelkupplungs-Getriebe in einem Serienmodell ein – die so genannte S tronic. Seine Leistung reichte von 110 kW (150 PS) bis 184 kW (250 PS).

|



2006: die zweite TT-Generation geht an den Start

Das Design der zweiten Generation des erfolgreichen Sportwagens war formal stärker in die Audi-Formensprache integriert, seine Fahrdynamik, die eines erwachsenen Sportlers. Die aufgeladenen Vierzylinder leisteten zwischen 118 kW (160 PS) und 155 kW (211 PS). Audi erweiterte das Angebot um eine S-Variante mit 200 kW (272 PS) und einen echten Modellathleten, den Audi TT RS mit 250 kW (340 PS), der in einer späteren TT RS plus Version sogar 265 kW (360 PS) leistete. Wegweisende Technologien wie der Audi Space Frame (ASF)-Leichtbau, TFSI-Motoren und der leistungsstarke, klangvolle Fünfzylinder-Motor waren für den Erfolg maßgeblich. Der zweite Audi TT war der erste Sportwagen mit TDI-Technik.

2014: der TT in dritter Generation

Die dritte Generation des Audi TT präsentierte sich noch sportlicher, fahrdynamischer und innovativer als die Vorgänger. Ein charakteristisches Merkmal blieb über alle Generationen erhalten: Der runde Tankdeckel mit typischem TT-Schriftzug.