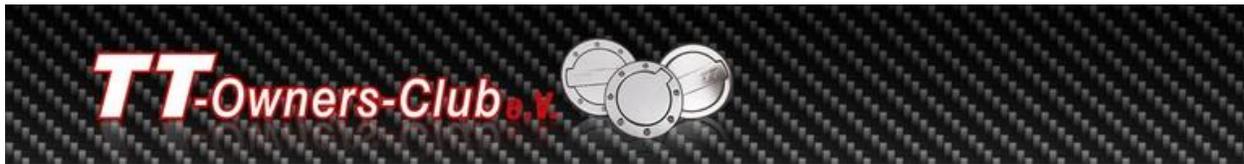


TT-Owners-Club Fahrberichte – Inhaltsverzeichnis

Bericht TTC-225 auf TT-V6	2
Vergleich V6-TT TTC-F180.....	3
Erstes Fahrertraining mit Audi TT 8J.....	6
Audi TT 8S Roadster TTryout in Mallorca.....	9



Bericht TTC-225 auf TT-V6

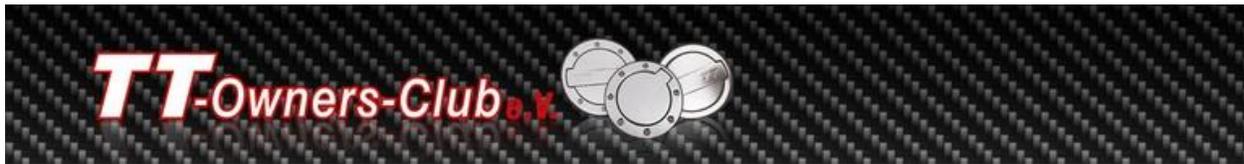
Ich bin seit März 2004 stolzer 3.2er Besitzer (vorher ttc225) und bin immer noch total hin!!! Gerade weil ich teilweise zwischen Ruhrpott und München pendele gefällt mit der 3.2er mit DSG auf den Langstrecke besser. Tempomat ist echt der Bringer! Also mit Tempomat bei 120, langstecke, gehen bestimmt 8 Liter (vielleicht, aber wer macht denn sowas!???) , ansonsten pendel ich stark zwischen 10 und 14 L. - hängt stark von meiner Fahrweise ab... der Sound hat sich stark verbessert, schönes sattes v6 brabbeln, tief, schöne Resonanzen, aber das merkst du erst so richtig im Sommer mit offenen scheiben. Die Leute drehen sich oft um! Ist schon manchmal ein wenig prollig aber macht unheimlich spass.

Von der ganzen Leistungs-Haptik im Vergleich zum 225: alles satter!!! Meine Meinung. Der v6 fühlt sich für mich spitze an...kannst slow mit Cruisen im automatik-mode, nervös mit dem s-mode spielen oder Handarbeit (klasse!!!)...man hat halt die Wahl mit dem DSG... ab 160 ist auch beim Durchzug auf jeden Fall mehr drin! ...ist nicht so zickig wie der 225turbo, obwohl der alte mir auch sehr gefallen hat.

Der V6 liegt auch etwas besser als der Alte, gerade im Extremfall, wenn man mal bei Hochgeschwindigkeit reagieren muss, ist der neue nicht mehr so nervös wie der 225er. ...das hohe Fahrwerk (???) sieht mit meinen 18zöllern gar nicht so hoch aus...ich persönlich steh auch nicht auf so x-beinige asphalt-kratzer...ich denke die Standard 17er tun dem TT nicht gut von der Optik! ...ach ja...und dann ist da noch ständig dieser Gedanke beim Einsteigen: Mann was ist das für eine geile karre !!!
grins ...wirklich!!!
Jedesmal!!!

..aber musst du wirklich selber testen! Also Probefahrt machen

Pauli



Vergleich V6-TT TTC-F180

Nachdem man sich inzwischen einige Jahre an seinen 180-PS Front-TT gewöhnt hatte und einem das Handling des Autos in Fleisch und Blut übergegangen ist, nahm ich im Frühjahr 2004 die Möglichkeit wahr, einen V6-TT-Coupé mit DSG über mehrere Tage zu „testen“.

Ein Auto welches sportlich gefahren werden will und Automatik...? Das hört sich so an wie „Salzhering mit Vanillesoße?“. Mal sehen ob das schmeckt....



Da stand er nun, aufgestellt auf optimal zum Auto passende 18" Speichenräder. Die wenigen, aber auffälligen äußeren Veränderungen, wie sie in den Medien bereits erwähnt wurden, sind auch hier alle berücksichtigt worden und stehen ihm gut. Der Blick verweilt einen Moment auf die am Heck stehende 3,2 und bewegt verschiedene Gedanken.

Das erste Mal reingesetzt – ein gewohntes Umfeld. Aber was war anders gegenüber meinem 99'iger?

Ja, der Duft eines Neuwagens. Dieser hatte erst 3000 km auf der Uhr.

Der Innenspiegel – oval, ein anderes Radio – klar, mit der Zeit auch dort was Neues. Ein Blick zur Instrumententafel, Tacho bis 280 – Toll. Schaltwippen am Lenkrad und die Schalthebelkulisie ist logischerweise auch anders gestaltet – das zweite große Extra im V6.

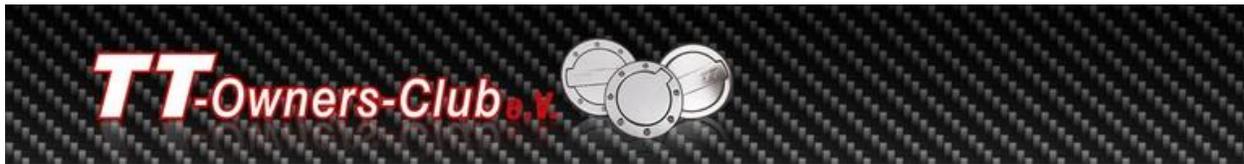
Mit bisher nur gelegentlichen Automatikerfahrungen waren die ersten Kilometer auf sich umstellen und kennenlernen orientiert.

Über den satten Sound braucht man nicht zu reden. Der gefällt selbst schon im Leerlauf. Schlussfolgerung - das Radio bleibt aus!

Das Fahrwerk ist straff und angenehm beim Fahren, aber auch weicher als gewohnt. An die selbstarbeitende Schaltung kann man sich im normalen und vor allem im Stadtverkehr schon gewöhnen. Es lässt sich relaxt fahren.

Nach dem wir näher Bekanntschaft geschlossen hatten, wanderte irgendwann der Schalthebel auch auf die Stellung „S“. Es wird langsam Zeit die neuen Eindrücke mit dem Gewohnten zu vergleichen und den Fuß mal richtig aufs Gas zu treten. Die Beschleunigung aus den unteren Drehzahlen heraus, das ist NEU und überzeugt. Oh´ eigentlich wollte ich doch schalten. Verpasst, jetzt hat er mir den Job abgenommen. Die Schaltvorgänge, wenn man dies überhaupt so nennen kann, hinterlassen Eindruck und Achtung für die DSG-Technik. Die Ohren bekommen beim Fahren auch wie früher einmal wieder Besuch ;-) Es gibt jetzt nur noch einen Drehzahlbereich und der ist egal im welchen Gang - hoch.

Nimmt man den Fuß von Gas, wird schon bei 4000 Umdrehungen, verbunden mit einem kurzen und kräftig bellenden Zwischengasstoß automatisch in den nächsten Gang runtergeschaltet. Das passt. Der Fahrspaß kann beginnen – es ist angerichtet. „Hering und Vanillesoße“ hinterlassen einen angenehmen und kräftigen Geschmack und das Verlangen nach mehr ;-))



Wie war das noch mit dem selber schalten wollen....? Keine Zeit zum Schalten. Kein Turboloch, Leistung ist immer abrufbar. Der V6-TT macht das Schalten selbst am Besten und auf die Nutzung der Schaltwippen wird nur gelegentlich zurückgegriffen. Die Kurven und das Lenkrad erwarten von den Händen einen festen Griff. Weiter im Thema.

Da war doch noch was.... ach ja, ich erinnere mich, so was wie Startautomatik (?)....

Nun gut. Also erst einmal anhalten und die Sinne sortieren... ESP auf „Aus“, linker Fuß fest auf die Bremse und halten, Hände am Lenkrad, Wiederholung „beide“ Hände am Lenkrad !!!, rechter Fuß – Gas durchtreten. Drehzahl geht automatisch auf 3000. Kurzer Blick in den Spiegel, Blick nach vorn, linker Fuß von der Bremse und.....piieeeeep-----

....Der Puls hat sich inzwischen wieder beruhigt. Wie war das jetzt...??? Noch einmal ... „linker Fuß von der Bremse“ - es folgt ein kurz angedeutetes Durchdrehen der Räder und ein Tritt, als wäre man ein zum Abschuss freigegebener Fußball am Elfmeterpunkt. Ja, es war wie Zeitlupe und Zeitraffer in Einem. Ich kann mir nicht vorstellen, dass lt. technischer Angaben die Beschleunigung auf 100 Km/h lange sechseinhalb Sekunden dauern soll...

Es hat eine Weile gedauert, bis all die neuen Eindrücke verarbeitet wurden und der Fahrspaß von der Überraschung zum Erleben wechselte. Die Verbindung zwischen Auto und Fahrer war hergestellt. Jetzt konnte man es auch mal gern Krachen lassen und genießen.

Die Frage nach dem Verbrauch. So viel war Fakt: Ich habe den V6 vollgetankt wieder abgegeben. Das Display zeigte mir am Anfang, als ich ihn in Empfang genommen habe, eine 12 und dann später mal eine 17 als Durchschnittsverbrauch an.

In Punkto Fahrspaß und Sicherheit würde ich in allen Belangen den V6 vorziehen.

Trotz einem im Vergleich zum „alten“ 180´iger Front gepufferten Popometer ist das Fahrverhalten sportlich und souverän. Leistung liegt praktisch ab der Leerlaufdrehzahl an und zieht bis in die hohen Drehzahlen. Der Quattroantrieb macht noch den Rest und es ist eine Freude den V6 zu erleben.

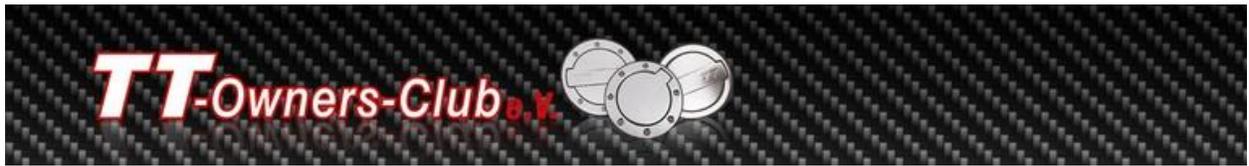
Da gibt es gar nicht mehr viel zu sagen.

Beschleunigungstechnisch hatte ich den Eindruck, dass beim langen Hochbeschleunigen der 180´iger in oberen Drehzahlbereichen mehr Durchzug vermittelt. Ich weiß nicht, ob man meine Messeindrücke als Tatsache werten soll. Bemerkenswert bzw. bestätigend für mich war auf einer bergigen TT-Tour im Frühherbst, wenn beim Herausbeschleunigen die Drehzahl und der Einsetzpunkt stimmte, mein 180´iger sehr gut einem V6-TT im Heck hing und ich hatte nicht das Gefühl, dass der Vorausfahrende dies ständig so auf sich sitzen lassen wollte.

Mit dem Versuch vom Gedanken der Vernunft trumps bei der Alltagstauglichkeit der „Kleine“ Front-TT. Unterhaltskosten, Verbrauch und ein Kofferraum, mit dem man schon was anfangen kann.

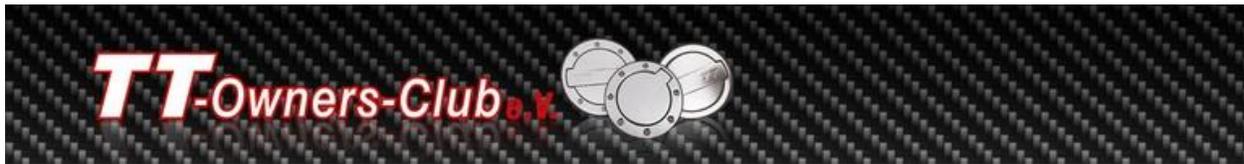
Er fällt beim Fahrspaßvergleich zum V6 nicht gleich in die Emotionslosigkeit eines Familienkombis. Bei ihm liegt die Messlatte auch schon sehr hoch. Mehr wirtschaftliche und praktische Variabilität bei einem annähernd an den V6 reichenden Fahrspaß.

Letztendlich möchte ich ja für mich auch noch Argumente finden, um bei meinem „Kleinen“ zu bleiben...



;-)

Veit
(April 2004)



Erstes Fahrertraining mit Audi TT 8J



Bilder von Andreas Ziegenhirt

Wie einige andere hier auch, war ich beim Fahrertraining Audi Driving experience -> mit dem neuen TT.

Nur ganz kurz ein paar Eindrücke:

Die ganz große Begeisterung, feuchte Hände, Herzklopfen etc... gab es nicht. Aber ich habe ja auch schon den dritten TT, und die oben beschriebenen Zustände hatte ich nur bei meinem ersten TT.

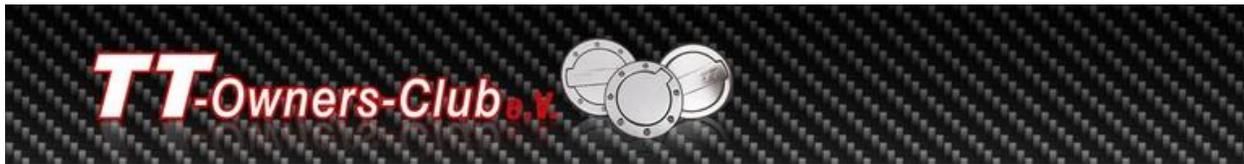
Aber egal, erstmal reinsetzen. Sitzposition fand ich gut, der Verstellbereich Sitz und Lenkrad ist "gefühl" größer. Die Mittelkonsole inklusive Tunnel ist deutlich wuchtiger, der Abstand zum Beifahrer vergrößert sich. Der Raumeindruck ist sehr gut - das Auto ist "gefühl" eine halbe Nummer größer (vor allem, wenn man dann wieder in den alten zurückwechselt).



Negativ fiel mir auf, dass im Innenraum doch einige Dinge an Wertigkeit nachgelassen haben. Allein schon die Alu-Applikationen, die keine mehr sind. Außerdem fühlen sich einige Materialien und Schalter nicht mehr ganz so gut an. Audi hat beim neuen TT besonders an Karosserie und Fahrwerk sehr viel technischen Aufwand getrieben, der dann im Innenraum nicht ganz so konsequent zu Ende geführt wurde.

Aber, bitte nicht falsch verstehen: Der TT ist nach wie vor ein Auto, das der gewohnt guten Qualität bei Audi gerecht wird und niemand muss sich Sorgen machen, dass das Auto nun innen "billig" wirken würde. Im Vergleich zum Wettbewerb kann er sehr gut bestehen.

Es haben sich natürlich auch eine ganze Menge Dinge verbessert: Die Scheibe in den Türen ist jetzt durchgehend (Es gibt also keinen störenden Steg mehr). Die Sitze sind besser, das Raumgefühl und die vielen Möglichkeiten, sich viele Dinge anzeigen zu lassen. Allein die zusätzliche digitale Kilometeranzeige fand ich praktisch.



Die Fahrzeuge hatten den 3.2 V6 mit DSG (oder S-tronic). Also genau wie mein TT - beste Vergleichsaussichten also

Motor gestartet und..... hm... ist der Motor an? Tatsächlich, Drehzahlmesser zeigt an, dass der Motor läuft - aber man hört nichts. Hier hat mein TT im Stand ein schönes Brabbeln. Gut, also los. Nach einigen Minuten rumkurven gewöhnt man sich sehr schnell an den neuen TT - und endlich höre ich auch den Motor. Die Sound-Designer bei Audi haben dem neuen TT eine etwas andere Charakteristik mitgegeben. Im Stand höre ich fast nichts - bei Beschleunigung kommt ein Geräusch, das mich ein wenig an Porsche erinnert, nicht ganz so laut, aber etwas druckvoller, als beim alten V6. Ich kann nicht sagen, was mir besser gefällt - ist nur ein subjektiver erster Eindruck. Fazit: Klingt ein wenig anders, aber immer noch gut.



Fährt sich der neue TT besser, als der alte? Ich bin leider nicht Profi genug, das objektiv zu beurteilen. Subjektiv würde ich sagen ja, er ist in allen Bereichen ein wenig besser geworden. Aber er hat ja auch bessere technische Voraussetzungen und "muss" deshalb besser sein. Die bisher getesteten Werte besagen ja, dass das Auto allein aufgrund des niedrigeren Gewichts agiler ist. Auf jeden Fall war der Wohlfühlfaktor nach drei Einführungsrounden sehr gut.

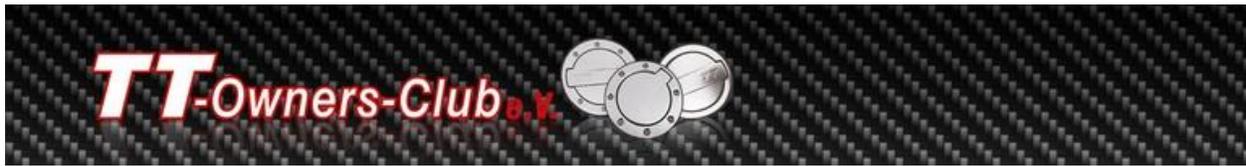


Was mir dazu im Nachhinein noch einfällt: Die Lenkung ist im Stand sehr leichtgängig, im Fahrbetrieb sehr präzise.

Inzwischen habe ich auch genug Fotos vom neuen TT in verschiedenen Farben gesehen - schwarz ist übrigens ein Traum. Ein paar Tage nach dem Training bin ich von dem Auto sehr überzeugt. Beim ersten TT war es anders, da war ich überzeugt, bevor auch nur ein einziger TT auf der Straße war. Inzwischen haben wir uns alle an den TT gewöhnt. Klar, die Audi-Leute haben den TT nicht neu erfunden, doch in vielen Bereichen verbessert. Ich denke, der TT ist erwachsen geworden. Für mich gilt: Ich will einen haben, allerdings mit einem stärkeren Motor. Ich werde also auf den TTS warten - der hoffentlich bald kommt. (Liebe Audianer - beeilt Euch!)



Abschließend noch ein großes Lob an die Mannschaft von Audi Driving Experience. Die haben die Veranstaltung sehr nett und professionell durchgeführt. Das war ein kurzweiliger Tag mit gaaaanz viel Spaß. Wer das noch nicht gemacht hat, der



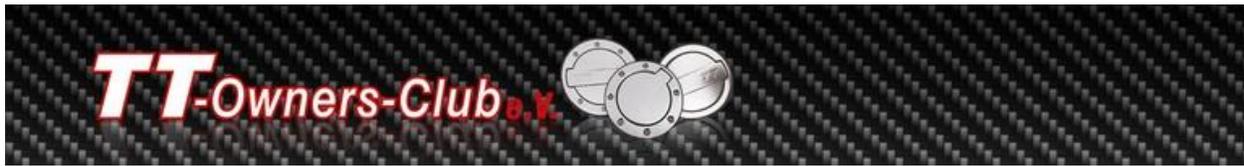
sollte sich das einfach mal gönnen.

Gruß

Harald

(der dann mit seiner kleinen, schwarzen Kiste wieder nach Hause gefahren ist)

August 2006



Audi TT 8S Roadster TTryout in Mallorca

Verschneite Berge und schnelle Autos vornehmlich mit Quattro-Antrieb?

Nein, das ist keine Audi Driving Experience in den Alpen, sondern das Szenario für einen Testtag von Audi mit dem neuen Audi TT Roadster. Die meisten anderen Teilnehmer waren Journalisten von Auto-Zeitschriften aus Italien und Kanada. Einige der Kanadier sind nur für diesen Tag nach Europa gereist.



Es ist im Februar in Deutschland nicht gerade warm, aber auch in Mallorca ist bei der Landung kein T-Shirt Wetter. Bei sechs Grad und Regen nahmen wir nach einer kurzen Einführung in Auto und den Tagesplan Platz in den Fahrzeugen.

Ich werde im Folgenden das Design innen und außen nicht besprechen, dazu sollte sich jeder selber eine Meinung bilden. Ich werde mich auf das konzentrieren, was für den Fahrer wichtig ist. Ich kündige aber schon einmal an, dass auch das eingefärbt ist durch 250.000km in einem Audi TT 8N und 50.000km in einem 8J, jeweils Coupé mit Quattro-Antrieb.

Ich durfte einen TTS Roadster in gelb zur Finca Son Termes fahren. Diese war die Basis für die weiteren Touren. Die Sommerreifen an den Fahrzeugen hatten gehörig mit der Kraft der Autos zu kämpfen, oder sollen wie lieber sagen mit der geringen Traktion auf der nassen und kalten Straße?

Der TTS macht dazu einen sonoren Klangteppich. Wenn bei Vollast einen Gang höher geschaltet wird, trompetet nochmal vernehmlich. Das hat mich an den Sound eines Lamborghini Gallardo beim GT Cup in den späten 2000er Jahren erinnert. Ein sehr kerniger Auftritt...

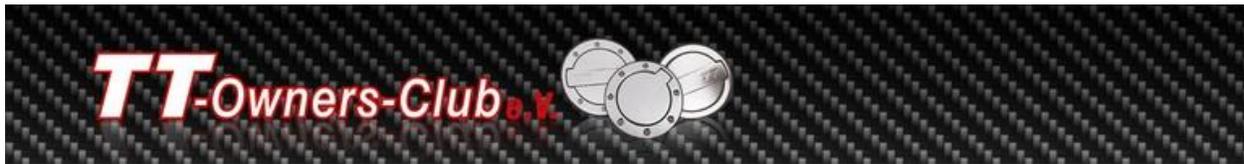
In der Finca waren Audi-Mitarbeiter aus der Entwicklung da um Fragen der Teilnehmer zu beantworten zu den Themen Innendesign und Materialien sowie Infotainment. Es war auch ein offener Antriebsstrang der Quattro-Version ausgestellt. Im Hof stand ein nanograuer TTS Roadster mit rotem Leder. Das finde ich eine sehr stimmige Kombination, auch wenn ich sonst kein Freund grauer Autos bin.

Die erste Tour über Sóller

Dann schon lieber ein rotes Auto. Es ist ein 2,0 TFSI Quattro mit vollständiger Ausstattung inkl. S-Tronic. Bis Sóller geht es recht gemächlich, es ist recht lebhafter Verkehr.

Zweimal kann der Motor beim Überholen die Muskeln spielen lassen. Da er über 370Nm verfügt bei nur 42PS weniger Leistung ist die Performance





absolut vergleichbar zur TTS-Version der Modellreihe 8J. Auch er bellt wie der TTS beim Gangwechsel das gerade überholte Fahrzeug an.

Je länger die Tour geht, desto mehr macht mir die S-Tronic Spaß. Im Sport-Modus ist für die Landstraße immer der richtige Gang eingelegt, ich habe nur ab und an einen Gang zurück geschaltet vor der Kurve oder um zum Überholen definitiv im Turbo-Bereich los zu legen. Im D-Modus kommt man gut voran, beim Eco-Modus ist der Gang eigentlich immer eine Stufe niedriger als bei Sport. Zurück geschaltet wird in diesem Modus nur bei Kick-Down. Motor, Getriebe und Antrieb bekommen von mir eine glatte Eins!

In Sóller hört es dann zu regnen auf und ich fahre ohne Verdeck weiter, Windschott hoch. Nun dürfen Gebläse, Sitzheizung und Nackengebläse zeigen was sie können. Die Luft ist feucht und 6°C kalt. Ich habe meine Jacke, Schal und Stirnband in der Finca gelassen und bin gespannt wie lange ich es aushalte. Und es geht überraschend gut. Nach 10 Minuten merke ich, dass das rechte Ohr etwas kalt wird, aber das ist auszuhalten. Auf der TDI-Tour habe ich ein Stirnband auf, damit ist alles gut auch ohne Jacke und Schal. Zum Ende der Tour fahre ich auch ohne Windschott, kann damit aber keinen Unterschied feststellen. Audi verbaut es weiterhin hinter den Überrollbügeln, was zu weit von den Insassen weg ist.



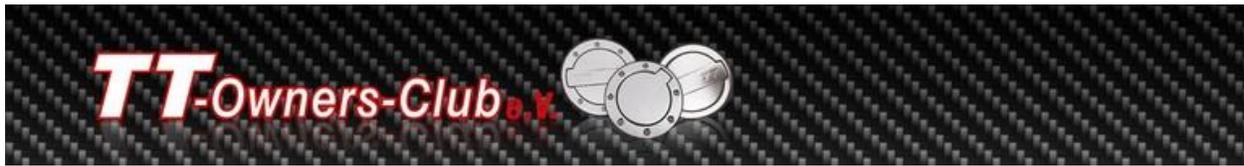
Das Verdeck geht in 10 Sekunden auf und zu, ein manuelles Verdeck gibt es nicht mehr. Man kann dabei bis zu 50 km/h fahren. Wenn man während des Vorgangs ein wenig schneller fährt, macht die Steuerung weiter. Bei geschlossenem Verdeck ist das Auto überraschend ruhig, eine schnelle Autobahn gab's auf Mallorca aber nicht. Und der Kofferraum ist zwar flach, ist aber auf ganzer Fläche hoch genug für eine große Sporttasche. Auch für Karosserie und Verdeck gibt es damit eine Eins. So geht das, ihr doofen Metaldächer!

Ich finde für Ganzjahres-Roadsterfahrer ist das Gebläse Pflicht. Aber was kostet der Spaß?

Die Preisliste hat die Voraussetzungen Sportsitze (690€, beim TTS Serie) in Leder (ab 900€, beim TTS Serie) und Sitzheizung (ab 350€, beim TTS Serie) gesetzt. Die Lüfter selbst kosten dann 460€, also kostet das Ganze die TTS-Fraktion nur 10€, weil man das Windschott weglassen kann. Wenn man diese Abhängigkeiten in der Preisliste durchdekliniert wird ein TTS also immer günstiger. Alleine dieses Detail frisst 2000€ des Preisunterschieds zum normalen TT auf. Und wenn es doch zu zugig wird, könnt Ihr darauf vertrauen, dass **AUCO** in Eckernförde eine bessere Lösung aus dem Hut zaubert.

Nun wird die Strecke kurviger und geht etwas erhöht die Küste entlang. Bei der Einweisung am Flughafen hat der Sprecher vor wegen angewehstem Meersalz rutschige Straßen versprochen, und er hat Recht behalten. Nun kann die neue Sensorik, Elektronik und Ansteuerung des Antriebs zeigen was sie kann. Und ich muss sagen, es ist ziemlich beeindruckend.

Bei ähnlichen Verhältnissen wäre ich mit dem TTS 8J einige Male vorne (bei Last) oder hinten (ohne Last) leicht ausgeschwenkt. Die selektive Ansteuerung der Räder Im Antrieb sorgt dafür, dass das Auto unter



Last sicher in der Spur bleibt, außer es ist für alle Räder nicht genug Traktion da, was beim Quattro nur im ersten Gang passiert. Dann schwenkt das Heck leicht aus, kurz darauf bellt der Auspuff wieder und begrüßt den 2. Gang.

Beim Einfahren und Anbremsen ist das Auto fast neutral. Wenn was rutscht, dann über alle vier Räder mit ganz leichtem Untersteuern. Nur später der TDI hat sich einmal einen leichten Heckschwenk erlaubt. Vielleicht bin ich mit dem äußeren Hinterrad an der Stelle über eine Fahrbahnmarkierung gefahren. Fazit: Das Auto fährt wie auf Schienen, die Reaktionen sind sehr gutmütig.

Die Lenkung ist ein klein wenig besser als beim Modell 8J. Weniger wegen der besseren Rückmeldung von der Straße als wegen der Dynamik-Lenkung, die ein direkteres Lenkgefühl erlaubt. Fahrwerk inkl. Regelung und die Lenkung sind also auch nahe an einer Eins. Im TT 8N hatte Audi die perfekte Lenkung, deswegen ist die Begeisterung nicht komplett. Die Rückkehr dieser Lenkung hätte ich mir schon gewünscht.

Zum Ende der Tour geht es weiter in die Berge, und nun liegt neben der Straße Schnee und macht klar, dass die Sommerreifen nicht die richtige Ausstattung sind. Die letzten Kilometer lasse ich es eher gemächlich angehen.

Zurück in der Finca nutze ich die regenfreie Zeit um mehr Fotos des nanograuen TTS zu machen, Er legt mit der roten Lederausstattung schon einen tollen Auftritt hin.

Die zweite Tour über Andratx

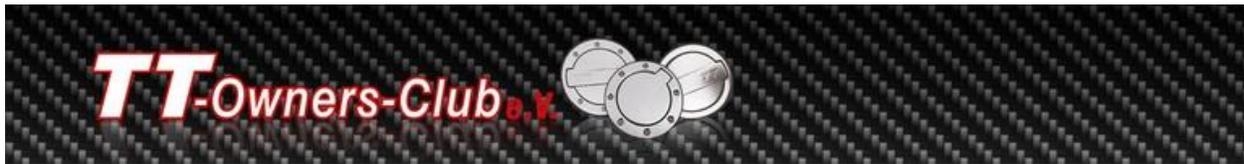
Kurzer Uhrencheck, es bleibt bis zur Abfahrt gerade genug Zeit für die längere Tour. Ich will Kontrastprogramm haben und bitte um einen TDI mit Frontantrieb und Schaltgetriebe. Das Fahrzeug hat die Unfarbe weiß, dafür entschädigt die Innenausstattung in admiralblauem Leder.



Es dauert tatsächlich einige Minuten, bis ich die Routine fürs manuelle Schalten wieder drin habe. Das Getriebe schaltet sich wunderbar. Das muss auch sein, weil bei 4700 U/min der Drehzahlbegrenzer droht. Einige Male rausche ich rein, auch weil das Motorengeräusch dezent ist und es im groben Gegensatz zu den Benzinern auch bei hohen Drehzahlen bleibt. Der Auspuff brummt dazu, er bellt nicht. Der TDI ist also der Leisetreter.

Es bleibt mir ein Rätsel, warum Audi den TDI nicht mit S-Tronic anbietet. Es gibt genug Modelle im VW-Konzern, die mit genau dieser Kombination eine gute Figur machen. Dabei macht der Motor nichts verkehrt, auch unter 2000 U/min zeigt er sich willig und macht den Vorderreifen zu schaffen. Die Straßen trocknen langsam ab, aber solange die Straße kalt und der Motor im 2. Gang in seinem Element zwischen 2000 und 4000 Touren ist, geht das innere Vorderrad aus der Kurve heraus durch.

Die Zeiten, in denen der Vortrieb damit beendet ist, sind aber vorbei. Das innere Vorderrad wird nicht abgebremst, sondern das äußere bekommt über die elektronische Differentialsperre mehr Kraft



zugeteilt. Im Lenkrad merkt der Fahrer eine leichte Vibration und ohne einen Blick auf das Display weiß man, dass man an der Traktionsgrenze ist. Aber statt das Gaspedal zu lupfen ist der Wechsel in den 3. Gang angesagt. So ist man doch sehr gut unterwegs.

Will man den TDI bewerten, fallen angesichts der Unterschiede im Antrieb meine Noten nicht schlechter aus als für den TFSI mit S-Tronic und Quattro. Wenn ich die gleiche Strecke mit einem BMW 2er Cabrio gefahren wäre, einem direkten Konkurrenten des TTs mit Heckantrieb, hätte ich deutlich mehr mit der Traktion gekämpft.

Am Ende der kurvigen Straßen ist der Verbrauch bei 10l/100km, der Benziner hätte bei der Fahrweise und Strecke locker 15l genommen. Bis zur Finca zurück geht es ca. 25km über Autobahn und gut ausgebaute Landstraßen. Bis zum Ziel sank der Durchschnitt auf 8,4l. Im Cruiser-Modus kann man den TDI auf der Landstraße sicher mit 6l bewegen.

Fazit: Mit dem 8S hat Audi die Fahrmaschine 8J modernisiert und besonders beim Quattro noch eine Ebene höher gebracht. Den einzigen Vorwurf, den man Audi machen mag ist, dass es den Diesel nicht mit S-Tronic und Quattro gibt.

Bedienung

Soweit zum Fahrerischen. Ich spanne Euch noch weiter auf die Folter, zum virtual Cockpit komme ich erst ganz zum Schluss.

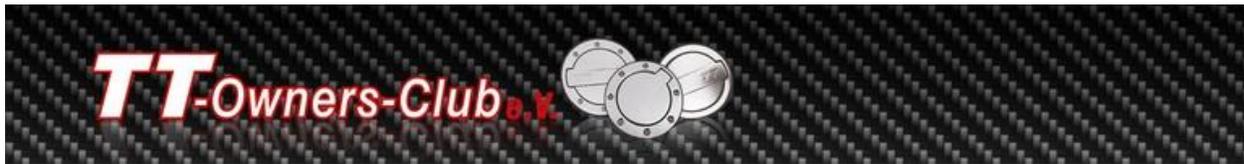
Audi hat die Bedienung der Klimaanlage und Sitzheizung/Lüftung in die Naben der Lüfterdüsen in der Mitte verlagert. Das ist insgesamt eine gute Idee und schafft Platz in der Mittelkonsole. Als Besitzer wird man die Elemente irgendwann blind bedienen. Der Neuling muss man aber hinsehen, was da jetzt als Temperatur eingestellt und vor allem wo die Luft rauskommt. Auch wenn die Einstellung schon immer auf der rechten Seite war, die Piktogramme sind klein und bei offenem Verdeck spiegelt sich oft der Himmel.

Mit den Naben fällt auch die Richtungseinstellung für die Luft weg. Das erledigt man nun durch das Drehen der Düse am äußeren Ring. Die Düsen strömen also immer in einem ca. 45° Winkel aus. Die Öffnung stellt man durch die kleinen Hebel unter jeder Düse ein, der Stellbereich ist recht klein, es gibt keinen Einraster auf dem halben Weg. So sieht also ein Kompromiss aus...



Was sich sonst noch geändert hat zum Vorgänger:

- Es gibt keine Taste für das Öffnen des Kofferraums mehr, die Klappe hat jetzt einen Soft-Touch-Schalter.
- Es gibt auch die Boxenstopp-Tanktaste nicht mehr, der Aludeckel öffnet sich durch Drücken. Dafür kann man ohne einen Deckel abzuschrauben sofort tanken.



- Der Handbremshebel ist ebenfalls weggefallen, es gibt einen Hebel zum Anziehen und Lösen der Bremse und für die Anfahrhilfe. Nachdem sich die Bremse beim Anfahren von selber löst, frage ich mich was die Anfahrhilfe tatsächlich tut...
- Statt des Aschenbechers ist vorne in der Mittelkonsole eine Multimediaanschlussbox. Da soll wohl auch ein Handy abgelegt werden. Besonders beim Coupé dürfte der Empfang nicht gut sein. Für eine besser platzierte Halterung muss man also in den Zubehörmarkt. Eine Halterung von Audi gibt es nur in einem sehr teuren Gesamtpaket, u.a. mit Audi Connect.
- Ein Getränkehalter ist nun hinter der MMI-Bedienung, wo auch der steckbare Aschenbecher Platz findet. Alle TTs hatten die optionale Mittelarmlehne. Auch auf den Pressefotos sind nur Autos mit Mittelarmlehne. Man kann nur raten, wie das ohne aussieht.
- Die Geschwindigkeitseinstellung des Tempomats hat nun zwei Druckpunkte, beim ersten wird die Geschwindigkeit in 1km/h-Schritten verändert, am zweiten in Schritten von 10km/h.
- Die Autos hatten auch Audi Connect. Der WLAN Hotspot funktioniert und die Freisprechanlage kann nun rSAP. Wer's braucht und solange es den Beifahrer ablenkt...

Es sind wie zu erwarten einige schon aus anderen Audi-Modellen bekannte Helfer und Komfort-Features dazu gekommen. Dazu gehört Start/Stop-Automatik, eine Einparkhilfe mit Rückfahrkamera, ein toter Winkel-Warner und Lane-Assist. Neu sind auch die LED-Leuchten. Nachdem es Tag war, konnte ich das nicht testen.

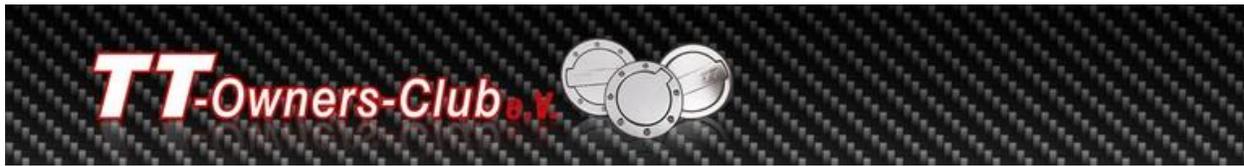
Unterhaltungselektronik

Hier muss ich aufpassen, dass ich nicht allzu viel ins Lästern komme.

Positiv: Die Multimedia-Ausstattung des neuen TTs ist endlich auf der Höhe der Zeit angekommen. Ich kann Musik vom Handy per Bluetooth, USB-Stick oder SD-Karte einbinden. Es gibt auch DAB+-Empfang und DVB-T Fernsehen und zwei Streaming-Dienste. Von Apple ist in der Preisliste nicht die Rede, man darf vermuten, dass ein per USB oder Bluetooth angeschlossenes iP... ebenfalls gut zu verwenden ist.

Das lässt sich Audi aber richtig gut bezahlen. Um vom Handy per Bluetooth Musik zu streamen sind 900€ (+200€ fürs Sportkontur-Lederlenkrad) fällig, für die USB-Verbindung muss man 250€ in die Hand nehmen. Den SD-Karten-Slot gibt es nur mit dem MMI-Radio für 2500€. Das digitale Radio kostet 320€ und das Fernsehen 1000€. Zur Einordnung, für 300€ kann man für den 8J ein Radio kaufen, das das alles (außer DVB-T) kann. Im 8S hat man diese Wahl nicht mehr.

Es ist auch unverständlich, warum Audi nicht das meiste davon als Serie anbietet. Bluetooth-Telefonie und Musik per USB sowie DAB+-Radio sollten selbstverständlich sein. Es gibt einige Märkte in Europa wo DAB+ Serie sein wird, Deutschland gehört leider nicht dazu.



Im TFSI war das Bang&Olufsen Soundsystem verbaut. Ich habe mich gefragt, wo die 680W geblieben sind. Im TDI war wohl das „Audi sound system“ eingebaut, das wirkte sogar kräftiger im Sound. Ich konnte keinen Unterschied zu B&O feststellen. Das ist nun kein Referenz-Test gewesen, ich bin nicht extra stehen geblieben und habe in beiden Fahrzeugen die gleiche Musik eingespielt.

Für den Hausgebrauch besonders im Roadster ist meiner Meinung das „Audi sound system“ ausreichend, auch wenn das Verdeck gut den Lärm von außen dämmt. Wer mehr will, sollte die Basis-Lautsprecher nehmen und einen Car-Hifi-Anbieter seines Vertrauens aufsuchen.

Die Bedienung ist gut gemacht. Auch per Bluetooth erhält man Informationen zu Künstlern, Alben und Genren. Per USB kann man gut in Ordnern navigieren. Wenn man sich daran gewöhnt hat, welcher Knopf und Walze am Lenkrad wofür zuständig ist, geht das gut von der Hand.

An die MMI-Bedienung mit dem Puck in der Mittelkonsole werde ich mich wohl erst gewöhnen können, wenn ich mal so ein Auto selber fahre. Dafür ist man bei den Knöpfen am Lenkrad schnell eingewöhnt.

Das virtuelle Cockpit

Nun zur meist besprochenen Neuigkeit des Audi TT 8S. Ein vollflächiges Display ersetzt die Rundinstrumente + FIS Anzeige. Es bleiben nur Wassertemperatur und Tankfüllung sowie wichtige Kontrollleuchten am oberen Rand des Displays erhalten. Bei der Einführung hat der Sprecher extra betont, dass das Display mit 800 Candela hell genug für Betrieb mit offenem Verdeck ist. Mangels strahlender Sonne konnte ich diese Aussage nicht überprüfen.

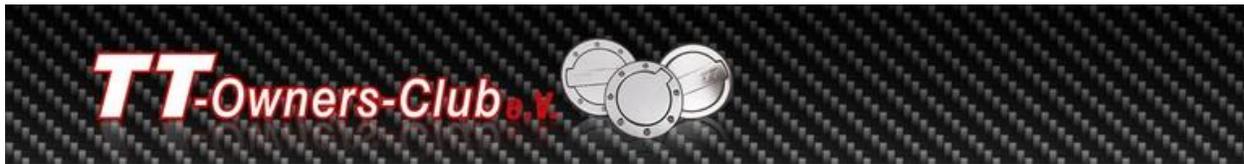


Die Anzeige ist so hochauflösend, dass man keine einzelnen Pixel erkennt. Manchmal denkt man sich, ein Wechsel in den Menüs könnte schneller gehen, vor allem wenn man ein flottes Tablet oder Telefon benutzt. Die Präsentation ist insgesamt hochwertig und mit viel Liebe zum Detail gemacht. Beispiel:

Die Anzeige der Tempomat-Einstellung ist auch in diesem Bereich zu sehen, aber vor allem auch als kleines Viereck am Rand des Tachos. Wenn der Tempomat aktiv ist, ist es rot, ansonsten weiß. Mit klassischen Instrumenten ist sowas nicht umsetzbar.

Am unteren Rand ist Platz für einige Infos wie Temperatur, Handyempfang und aktueller Geschwindigkeitsbeschränkung. In den vorherigen TT-Modellen waren die Werte auch durchgängig digital, die Zeiger wurden mit Servomotoren angesteuert. Nun wurde der Motor durch einen Graphikprozessor ersetzt. Ich werde den Motor nicht vermissen.

Am deutlichsten wird der Quantensprung bei der Navigation. Die Google-Maps-Karte in der Satellitenansicht (ich wollte nicht nach der Umstellung auf die klassische Karte suchen) erlaubt eine gute Einschätzung des Geländes. Die hohe Auflösung erlaubt es, durchgängig in den untersten Zoomstufen zu



bleiben. Zusätzlich gibt es Hinweise rechts oben mit Piktogrammen zur nächsten Kreuzung. Die Ansagen kommen deutlich und rechtzeitig. Das erste Mal hat ein Audi TT hier einen Vorsprung auf den Markt...

Die Anzeige mit großem Navi-Bereich ist die Wahl im Stadtverkehr. Die großen Anzeige für den Tacho ist wichtig auf der Landstraße, nur da ist die Anzeige groß genug um mit einem schnellen Blick die Geschwindigkeit zu sehen. Ich bin übrigens die Diskussion über die Größe des Drehzahlmessers leid. Bei einem Sportwagen muss man die Drehzahl des Motors hören!

Nützlich ist die „Sportanzeige“ des TTS trotzdem, denn dort werden der Ladedruck und vor allem die Öltemperatur angezeigt.

Als Anfänger dauert es ein wenig bis man die Konzepte verstanden hat, nach der Eingewöhnung wird der TT-Besitzer die meisten Aufgaben blind erledigen können. Die Hand kann dabei meist am Lenkrad bleiben. Beim Wechsel der Ansichten habe ich am Ende die MMI-Tasten für Navi, Radio und Medien in der Mittelkonsole genutzt. Die hat man schnell blind drauf.

Die einzige Inkonsistenz gibt es beim Fahrmenü „DriveSelect“. Die Auswahl aktiviert man per Taste in der Mittelkonsole, die Auswahl erfolgt dann per MMI oder der linken Walze am Lenkrad. Jetzt wo ich das schreibe: Ich habe nicht ausprobiert was passiert, wenn man die Taste mehrfach drückt.

Ich mache mal den direkten Vergleich mit meinem 8J. Ich muss weniger umschalten, weil das Cockpit alles anzeigt, was während der Fahrt wichtig ist, und das Display im Radio hat Navigation und Musik im Griff. Aber dort muss ich auch meist umschalten zwischen den Ansichten, wenn es etwas einzustellen gibt. Und die Hand wandert immer in die Mittelkonsole, genau wie das Auge.

Hier ist das virtuelle Cockpit mit der durchgängigen Bedienung am Lenkrad im Vorteil, und dem kurzen Blickweg von der Straße ins Cockpit.

Für kompliziertere Vorgänge wie ein neues Ziel im Navi bietet der Audi TT 8S mit der ausgeklügelten Suche inkl. Zeicheneingabe per Touchpad und Spracheingabe mehr Optionen. Da bleibe ich aktuell lieber kurz stehen. Aber klar, genau hier fordert Audi in der Aufpreisliste den größten Obulus...

So, habe ich noch was vergessen?

Schon gestern wurde ich gefragt ob ich nun auf einen Roadster umsteige.

Ich bin ja passionierter Coupé-Fahrer. Die beiden Stofffetzen haben Spaß gemacht und dank der Gebläse habe ich mich nicht erkältet.

Trotzdem werde ich beim Coupé bleiben. Die Musik lässt sich besser genießen und wenn der Roadster-Kofferraum voll ist, fange ich erst an und lege die Rücksitzbank um. Und wenn ich Frischluft will, mache ich die Fenster auf.

Herbert Mauerer