

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

März 2014

Audi News

| | |
|----------------------------------|----|
| Audi TT Coupé und Audi TTS Coupé | 2 |
| Audi TT quattro sport concept | 15 |
| Audi S1 und Audi S1 Sportback | 19 |
| Audi S3 Cabriolet | 22 |
| Audi ultra-Modelle | 29 |

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Emotion, Dynamik und Hightech – Der neue Audi TT

Ein moderner Klassiker startet rundum erneuert durch: Auf dem Genfer Automobilsalon feiern Audi TT und Audi TTS ihre Weltpremiere (die Fahrzeuge werden noch nicht zum Kauf angeboten. Sie besitzen derzeit noch keine Gesamtbetriebs-erlaubnis und unterliegen daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.). Die dritte Generation des kompakten Sportwagens fasziniert erneut mit emotionalem Design und dynamischen Qualitäten. Innovative Technologien beim Antrieb sowie im Bedien- und Anzeige-konzept – darunter das Audi virtual cockpit – zeichnen das neue Coupé aus.

„Der Audi TT steht als Sinnbild für eine authentische Designikone und eine Fahrmaschine mit Top-Performance“, erklärt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG. „Mit der neuen Generation machen wir die Technik für den Fahrer noch besser erlebbar – so wie er es von einem echten Sportwagen erwartet.“

Das Außendesign

Als der Audi TT 1998 in der ersten Generation auf den Markt kam, war er ein Design-Revolutionär – seine streng geometrische, formal geschlossene Formensprache machte ihn zu einer Ikone mit enormer Strahlkraft. Bei der dritten TT-Generation haben die Audi-Designer viele dieser Ideen erneut aufgegriffen und in einen neuen Kontext gestellt, der zugleich dynamisch und facettenreich ist.

An der Front des neuen TT dominieren die Horizontalen. Der Singleframe-Grill ist viel breiter und flacher gezeichnet als beim Vorgängermodell, eine kräftige Linie teilt ihn in zwei Zonen. Von den oberen Ecken des Grills ausgehend, ziehen sich scharfe Konturen V-förmig über die Haube, die wie bei dem Hochleistungssportwagen Audi R8 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,9 – 12,4; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 349 – 289) – die vier Audi-Ringe trägt. Stege gliedern die Lufteinlässe und leiten einen Teil der Strömung von der Front gezielt an die Flanken.

Die flachen Scheinwerfer geben dem Gesicht des neuen TT einen energischen Blick. Xenon plus-Einheiten sind Serie, optional liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technik oder in der wegweisenden Audi Matrix LED-Technologie, bei der regelbare Einzel-Leuchtdioden das Fernlicht generieren. Bei beiden Varianten zeichnen Trennsteg in den Scheinwerfern, von Lichtleitern illuminiert, eine unverwechselbare Kontur.

Die Matrix LED-Scheinwerfer bestehen aus zwölf LEDs und bringen eine weitere Innovation von Audi mit: Das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige wischt in die Richtung, die der Fahrer ansteuert. Das prädiktive Kurvenlicht schwenkt den Lichtkegel schon vor dem Lenkeinschlag anhand der Navigationsdaten in die Kurve.

Auch in der Seitenansicht gibt der neue Audi TT seinen straffen, muskulösen Charakter zu erkennen; er steht geduckt und sprungbereit auf der Straße. Mit 4,18 Meter ist das Coupé nahezu genauso lang wie das Vorgängermodell; der Radstand jedoch ist um 37 auf 2.505 Millimeter gewachsen – entsprechend kurz fallen die Überhänge aus. Die Breite beträgt 1.832 Millimeter – die Höhe wie beim Vorgängermodell – 1.353 Millimeter.

Auch in vielen Details erinnert das Profil des neuen Audi TT an den modernen Klassiker der ersten Generation. Die Schwellerkontur formt eine starke Lichtkante, die breiten Radläufe bilden eigene geometrische Körper. Der vordere Radlauf von ihnen durchbricht die Fuge der Motorhaube, die sich über der Tür als Tornadolinie fortsetzt und als starke Karosserieschulter fast horizontal zum Heck läuft.

Das flache Glashaus wirkt wie ein eigenständiger Körper, ein leichter Knick im hinteren Seitenfenster verleiht ihm zusätzliche Spannung. Die Tankklappe in der rechten Seitenwand ist klassisch kreisrund und von Inbusschrauben umringt; sie öffnet durch leichtes Tippen auf den TT-Schriftzug. Auch diese Form erinnert an die erste TT-Generation. Neu ist hingegen, dass es unter der Klappe keinen Tankdeckel mehr gibt. Dadurch entfällt das Aufschauben und die Zapfpistole lässt sich direkt, ähnlich wie im Rennsport, in den Tankstutzen einführen.

Insbesondere am Heck unterstreichen horizontale Linien den Eindruck sportlicher Breite des neuen TT. Im Zusammenspiel mit den LED- und Audi Matrix LED-Scheinwerfern umfassen die Rückleuchten das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige. Eine weitere Parallele zu den Frontscheinwerfern sind die Stege in den Rückleuchten, die auch hier eine Tagfahrlicht-Kontur bilden – eine weitere Neuerung von Audi. Die dritte Bremsleuchte leuchtet als extrem schmaler Streifen und ist unter der Kante des Heckspoilers angebracht. Sie gestaltet die Lichtsilhouette am Heck maßgeblich mit.

Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h fährt ein Spoiler aus dem Gepäckraumdeckel aus, der sowohl den Luftwiderstand als auch den Abtrieb verbessert. Alle Modelle verfügen über zwei große, runde Abgas-Endrohre. Sie stellen eine weitere Reminiszenz an den Ur-TT dar. Der TTS atmet – wie alle Audi S-Modelle – durch vier ovale Endrohre aus.

Das optionale S line Exterieurpaket gestaltet das Design im Bereich der Stoßfänger, der Lufteinlässe, des Singleframe-Grills, der Schweller und des Heck-Diffusors noch schärfer und sportlicher. 18 Zoll-Räder und eine um zehn Millimeter tiefer gelegte Karosserie machen das Handling noch dynamischer.

Die Karosserie

Zu den großen Kompetenzen von Audi gehört der Leichtbau. Schon der Audi TT der zweiten Generation nutzte eine Audi Space Frame-Karosserie (ASF) aus Aluminium und Stahl. Beim neuen TT hat Audi dieses Material-Mischbau-Prinzip konsequent weiterentwickelt – nach dem Motto: das richtige Material an der richtigen Stelle in der richtigen Menge für die optimale Funktion.

Die Bodengruppe des Coupés ist achslasto optimiert aus modernen, hochfesten und höchstfesten Stahllegierungen gefertigt. In strukturell hochbeanspruchten Bereichen der Passagierzelle sind formgehärtete Stahlplatten im Einsatz, die ultrahochfest und zugleich leicht sind – sie machen 17 Prozent des Karosseriegewichts aus. Als Seitenschweller und Dachrahmen dienen Strangpressprofile aus Aluminium, die durch Aluminiumgussknoten in die Struktur integriert sind. Durch dieses Konstruktionsprinzip entsteht eine sehr steife und sichere Rohkarosserie. Die Seitenteile und das Dach aus Aluminium vervollständigen den Aufbau. Ebenso sind die Frontklappe, die Türen und die Heckklappe aus dem leichten Metall gefertigt.

Insgesamt ist es den Audi-Ingenieuren beim TT zum zweiten Mal in Folge gelungen, das Leergewicht des Autos signifikant zu senken. Waren es beim ersten Modellwechsel 2006 bis zu 90 Kilogramm Gewichtersparnis, so wiegt der neue TT mit 2.0 TFSI Motor gerade einmal 1.230 Kilogramm. Das sind rund 50 Kilogramm weniger als beim Vorgänger.

Das niedrige Gesamtgewicht ist ein Beweis für die Leichtbaukompetenz von Audi. Es wirkt sich vor allem auch positiv auf die Beschleunigung, das Handling und den Verbrauch aus.

Der Innenraum

Klar gegliederte Volumen mit gespannten Oberflächen und eine leichte, nahezu schwebende Linienführung – das Interieur verleiht dem puristischen Sportwagen-Charakter des neuen Audi TT Gestalt. Horizontale Linien und Flächen betonen – analog zum Exterieur – die Breite des Innenraums. Die Mitteltunnelkonsole, die bei schneller Kurvenfahrt die Unterschenkel abstützt, und die Türverkleidungen sind in fließenden, einander ähnlichen Formen gehalten.

Auch hier gilt: Weniger ist mehr. Klare, puristische Linien unterstreichen sowohl die Leichtigkeit als auch die kompromisslose Sportlichkeit des Audi TT-Interieurs. Zwei weitere gestalterisch wie technisch innovative Kunstgriffe ermöglichten den Designern, die Instrumententafel in einer bestechend schlanken Architektur zu realisieren: Die Zusammenfassung von Kombiinstrument und MMI-Screen zur zentralen, digitalen Einheit – dem sogenannten Audi virtual cockpit. Darüber hinaus befindet sich die Klimaanlagebedienung direkt in den Luftausströmern.

Von oben gesehen, ähnelt die Instrumententafel einer Flugzeugtragfläche eines Flugzeugs; die runden Luftdüsen – ein klassisches TT-Feature – erinnern mit ihrem Turbinen-Design an Triebwerke. Die Ausströmer beinhalten sämtliche Bedienfunktionen der serienmäßigen Klimaanlage beziehungsweise der optionalen Klimaautomatik (Serie beim TTS). Die Regler für Sitzheizung, Temperatur, Ausrichtung, Luftverteilung und Stärke des Luftstroms liegen in ihren Achsenzentren, bei der Klimaautomatik zeigen kleine Displays die gewählte Einstellung an. Unter den mittleren Luftdüsen ist die horizontale Schalterleiste positioniert. Die dreidimensional ausgestalteten Kipptasten ermöglichen die Bedienung des Warnblinklichts, von Audi drive select und den Assistenz-Funktionen.

Die serienmäßigen Sportsitze im neuen Audi TT haben integrierte Kopfstützen und sind tiefer montiert als im Vorgängermodell. Im Vergleich zu den Sitzen des Vorgängermodells sind mehr als fünf Kilogramm leichter. Auf Wunsch – und Serie beim TTS – gibt es die neu entwickelten S-Sportsitze mit stark konturierten und pneumatisch einstellbaren Wangen. Sie bieten dem Körper hervorragenden Komfort bei exzellentem Halt.

Das neue Multifunktionslenkrad hat einen abgeflachten Kranz, Spangen in Aluminiumoptik umfassen seine Speichen. Hinzu kommt ein Fahrerairbag, der mit 40 Prozent weniger Bauraum auskommt, ohne Abstriche bei der Sicherheit und so die optische Leichtigkeit unterstreicht.

Zahlreiche Details demonstrieren den hohen Anspruch, den Audi an das Design und die Verarbeitungsqualität im Innenraum stellt. Zu ihnen zählen der neu gestaltete, durchbrochene Schaltknopf, der hochpräzise rastende MMI-Dreh-/Drück-Steller sowie die fein ausgearbeiteten Lautsprecher-Blenden mit Lichtleitern im optionalen Sound System von Bang & Olufsen.

Als 2+2-Sitzer ist der neue Audi TT ein Sportwagen mit hohem Alltagsnutzen. Der Gepäckraum hat mit 305 Litern im Vergleich zum Vorgängermodell 13 Liter mehr Volumen und lässt sich durch Umklappen der hinteren Sitzlehnen vergrößern.

Farbe und Ausstattung

Der neue Audi TT bietet eine deutlich klarere und buntere Farbpalette als der Vorgänger. Es kann zwischen elf Außenfarben gewählt werden, davon eine Farbe exklusiv für S line. In der Farbpalette sind sieben Farben neu für den TT, davon zwei komplett neue Farben für die Audi-Palette: Nanograu und Tangorot. Für den TTS stehen zudem zwei weitere Lacke zur Auswahl – die Kristalleffekt-Farbe Pantherschwarz und das ausdrucksstarke Sepangblau.

Auch im Innenraum gibt es eine komplett neue Farbpalette – sowohl für den Audi TT als auch TTS stehen jeweils drei Innenraumfarben zur Wahl. Zum ersten Mal bietet Audi bei der S line-Ausstattung ein zweifarbigen Interieur auch mit sportlichen Kontrastnähten an.

Die Ausstattungen des neuen Audi TTS beinhalten erweiterte Interieurelemente, die individuell wählbare Farbakzente auf den Spangen der S-Sportsitze, den Flanken der Mittelkonsole und den Ringen der Luftdüsen setzen. Liebhaber des Besonderen bieten sich viele Möglichkeiten zur Individualisierung. Für die Sitze gibt es Bezüge in verschiedenen Stoff- und Lederqualitäten, hinzu kommen drei Lederpakete. Die S-Sportsitze tragen eine charakteristische Rautensteppung in der Mittelbahn.

Ein besonderes Highlight ist die exklusive design selection, sie beinhaltet eine Kombination von zwei feinen Lederfarben: das dunkle murillobraun auf den Sitzen und das leicht metallisch schimmernde steingrau Perle auf der Arm-
auflage, der Kniestütze und der Hutze. Wechselnd kontrastierende Nähte, dunkles Aluminium, ein abgestimmter Lack für die erweiterten Interieurelemente und eine spezielle Gewebefußmatte sind weitere Merkmale dieser eleganten Ausstattung.

Für den TTS haben die Audi Designer eine innovative technische Lasertextur für den Schalttafel Flügel entwickelt. Sie hat eine wabenförmige, leicht erhabene Struktur, welche dem Audi TTS eine einzigartige sportliche Anmutung verleiht.

Bedienung und Anzeige

Das Bedienkonzept des neuen TT präsentiert sich von Grund auf neu entwickelt – dem konsequenten Sportwagen-Charakter entsprechend fokussieren sich alle Elemente auf den Fahrer. Beim Multifunktionslenkrad stehen zwei Varianten zur Wahl. In der Top-Ausführung kann der Fahrer mit dem Lenkrad fast alle Funktionen steuern, ohne den Blick von der Straße abzuwenden.

Als zweite Bedieneinheit fungiert das ebenfalls neu konzipierte MMI-Terminal auf der Konsole des Mitteltunnels. Zwei Kipptasten erschließen die Menüs Navigation/ Karte, Telefon sowie Radio und Media. Zu beiden Seiten des zentralen Dreh-/ Drück-Stellers liegen zwei Tasten, ergänzt durch eine Hauptmenü- und eine Back-Taste. Mit dem berührungssensitiven Touchpad auf der Oberseite des Stellers (ab Connectivity-Paket) kann der Fahrer beispielsweise Navigationsziele komfortabel eingeben – das MMI touch erkennt seine persönliche Handschrift. Außerdem ist es möglich, in Listen zu scrollen und in Karten zu zoomen.

Die Menüstruktur des MMI orientiert sich an einem Smartphone, die Freitextsuche eingeschlossen. Alle wichtigen Funktionen lassen sich direkt erreichen. Ein besonderes Highlight ist dabei die MMI Direktsuche. Bei der Navigation ermöglicht die Direktsuche ein sofortiges Losschreiben, ohne ein starres Formular verwenden zu müssen. In den meisten Fällen genügen bereits vier Buchstaben um relevante Treffer europaweit angezeigt zu bekommen. Über die beiden seitlichen Tasten eröffnen sich kontextabhängige Funktionen (rechte Taste) und Optionen (linke Taste). Die Bedienlogik ist leicht verständlich – sie vermittelt einen völlig neuartigen „joy of use“.

Neben der Steuerung über das Bedienteil bietet der Audi TT noch eine weitere Möglichkeit: das Sprach-Dialog-System. Auch hier geht Audi neue Wege. Im Audi TT kommt erstmals eine natürlich sprachliche Steuerung zum Einsatz, die es ermöglicht, mit einfachen Befehlen – etwa wie „Fahre mich nach München“ oder „Ich möchte mit Sabine sprechen“ – die Fahrzeugsysteme zu bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Anstelle der herkömmlichen Analoganzeigen hat der neue TT das Audi virtual cockpit an Bord – das volldigitale Kombiinstrument setzt mit seinen dynamischen Animationen und den präzisen Grafiken neue Maßstäbe. Der Fahrer kann zwischen zwei Anzeigemodi wählen: In der klassischen Ansicht stehen Tacho und Drehzahlmesser im Vordergrund, im „Infotainment“-Modus sind die virtuellen Instrumente kleiner. Auf der freien Fläche, die dadurch entsteht, erhalten andere Funktionen – wie die Navigationskarte – sehr viel Raum. Beim Audi TTS steht noch ein dritter, sportlicher Modus zur Wahl. Hier dominiert der mittig positionierte Drehzahlmesser das Anzeigefeld.

Mit einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel zeigt der 12,3 Zoll große TFT-Monitor gestochen scharfe, brillante Bilder. Im Hintergrund arbeitet ein Tegra 30-Grafikprozessor aus der Tegra-3-Serie des Marktführers Nvidia. Am unteren Rand des Audi virtual cockpit sind die Anzeigen für Außentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände permanent zu sehen. An dieser Position erscheinen auch eventuelle Warn- und Hinweissymbole.

Der Antrieb

(alle Verbrauchs- und Fahrleistungswerte sind vorläufig)

Audi bietet den neuen TT und TTS mit drei Vierzylindermotoren mit Turboaufladung und Direkteinspritzung an, die Leistungsspanne reicht von 135 kW (184 PS) bis 228 kW (310 PS). Die beiden TFSI-Benziner und der TDI vereinen sportliche Kraft mit wegweisender Effizienz. Das Start-Stop-System ist Serie.

Zum Start des TT steht der 2.0 TDI mit Handschaltung und Frontantrieb bereit. Er leistet 135 kW (184PS) und hat ein Drehmoment von 380 Nm. Damit beschleunigt der neue Sportwagen in 7,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Der Normverbrauch stellt mit nur 4,2 Liter pro 100 km – das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 110 g/km – einen neuen Bestwert in der Sportwagen-Welt dar.

Zu den Merkmalen des 2.0 TDI gehören die beiden Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, die verstellbaren Nockenwellen und das Common-Rail-Einspritzsystem mit einem Spitzendruck von 2.000 bar. Der Audi TT 2.0 TDI erfüllt die Euro 6-Norm und trägt dank seiner hohen Effizienz das „ultra“-Label.

Der 2.0 TFSI ist in zwei Varianten verfügbar – mit 169 kW (230 PS) im TT und mit 228 kW (310 PS) im TTS. In beiden Ausführungen vereint er modernste Technologien – die zusätzliche indirekte Einspritzung als Ergänzung der Direkteinspritzung FSI, das Audi valvelift system (AVS) zur Verstellung des Ventilhubes auf der Auslassseite sowie ein Thermomanagement, das ein Drehschieber-Modul und einen in den Zylinderkopf integrierten Abgaskrümmern nutzt.

Im Audi TT entwickelt der 2.0 TFSI von 1.600 bis 4.300 1/min 370 Nm Drehmoment. Er beschleunigt das Coupé mit Sechsgang-Handschaltung und Frontantrieb in 6,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Spitze.

Bei der Version mit der Sechsgang S tronic und dem Allradantrieb quattro lauten die Eckdaten für den Spurt auf 100 km/h in 5,3 Sekunden, 250 km/h Höchstgeschwindigkeit und 6,8 Liter pro 100 km (159 Gramm CO₂ pro km). Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine sechs Gänge ohne spürbare Zugkraftunterbrechung, im manuellen Modus lässt es sich mit Wippen am Lenkrad steuern. Im Modus „efficiency“ von Audi drive select legt die S tronic den Freilauf ein, sobald der Fahrer vom Gas geht.

Der Audi TTS stößt in den Hochleistungsbereich vor. Er hakt den Standardsprint in 4,7 Sekunden ab; die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Sein 2.0 TFSI produziert 380 Nm Drehmoment, die von 1.800 bis 5.700 Touren bereitstehen: Schaltbare Klappen in der Abgasanlage modulieren den sportlichen Sound und machen diesen noch voller. Ein manuelles Getriebe ist Serie. Mit der S tronic-Option gibt es die Launch Control, die die maximale Beschleunigung aus dem Stand regelt.

Der quattro-Antrieb

Im neuen Audi TT vermittelt der permanente Allradantrieb quattro ein großes Plus an Stabilität, Traktion und Fahrspaß. Speziell für den neuen TT wurde dieser konsequent weiterentwickelt und optimiert. Seine elektrohydraulisch geregelte Lamellenkupplung ist an der Hinterachse montiert. Die spezielle Pumpenkonstruktion ermöglicht eine Gewichtsreduktion von rund 1,5 Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell. Die Verteilung der Antriebsmomente zwischen den Achsen erfolgt elektronisch geregelt innerhalb von Sekundenbruchteilen.

Die Intelligenz des quattro-Antriebs – also die Software, welche die mögliche Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse exakt ermittelt – wurde eigens für den TT komplett neu entwickelt. Die innovative Regelphilosophie bestimmt kontinuierlich die Umgebungsbedingungen, den Fahrzustand sowie den Fahrerwunsch. So wird in jeder Situation die jeweils ideale Aufteilung der Momente berechnet und die fahrdynamische Auslegung des TT unterstützt.

Durch die Vernetzung des quattro-Antriebs mit Audi drive select hat der Fahrer des neuen Audi TT die Möglichkeit die Allraideigenschaften individuell einzustellen. So erhält er im Modus „auto“ bestmögliche Traktion und ausgewogene Fahrdynamik. Im Modus „dynamic“ erfolgt die Momentenverteilung zur Hinterachse früher und in einem höheren Maße, so dass insbesondere auf niedrigen Reibwerten eine weitere Steigerung der Fahrdynamik erreicht wird.

Neben der Optimierung der Fahrdynamik stand das Thema Effizienz bei der Weiterentwicklung des quattro-Antriebs im Fokus. Im drive select-Modus „efficiency“ wird die Momentenverteilung zugunsten eines optimalen Wirkungsgrades angepasst. Durch die exakte Bestimmung von Fahrzustand und Fahrertyp ist eine effizienzoptimierte Allradregelung möglich – dies kann sogar bis zu einer temporären Abschaltung des quattro-Antriebs führen. Die intelligente Software überwacht in diesem Betriebszustand sensibel die Fahrsituation und aktiviert den Allradantrieb bevor wieder ein Moment an allen vier Rädern benötigt wird. Damit lässt sich der quattro-Antrieb mit bestmöglicher Effizienz bei quattro-typischer Traktion und Fahrdynamik darstellen.

Das Fahrwerk

Die technologische Kompetenz, die hinter dem neuen Audi TT steht, spiegelt sich auch im Fahrwerk wider. Die vordere Aufhängung folgt der McPherson-Bauweise; Aluminium-Komponenten reduzieren das Gewicht der ungefederten Fahrwerksmassen. Die Vierlenker-Hinterachse kann die Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten.

Ein besonderes Highlight ist die neue dritte Generation der adaptiven Dämpferregung Audi magnetic ride. Gegenüber dem Vorgänger wurde sie hinsichtlich Kennlinienspreizung, Regeldynamik und -güte sowie Bedienbarkeit weiter verbessert. Über Audi drive select ist Audi magnetic ride in drei Stufen (comfort – auto – dynamic) verstellbar und bindet den kompakten Sportwagen auf Tastendruck entweder noch enger an die Fahrbahn an oder lässt ihn sanft über die Fahrbahn gleiten – unabhängig davon, welchen Modus der Fahrer wählt: Die magnetic ride-Technik sorgt für eine extrem schnelle radselektive Regelung der Dämpferkräfte, so dass in jeder Fahrsituation ein optimaler Kontakt zwischen Rad und Fahrbahn gewährleistet wird.

Die hohe Fahrdynamik des neuen Audi TT wird hierdurch weiter optimiert, die Aufbaukontrolle stellt gleichzeitig ein gutes Komfortverhalten sicher. Das System stellt ein Alleinstellungsmerkmal in diesem Marktsegment dar. Audi magnetic ride gehört beim Audi TTS zur Serienausstattung, für alle anderen TT-Varianten ist es optional erhältlich.

Ein weiteres Highlight ist die serienmäßige Progressivlenkung – ihre Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung mit dem Lenkeinschlag direkter wird. Dadurch lässt sich der neue TT im Stadtverkehr und auf kurvigen Landstraßen mit wenig Lenkwinkel agil und präzise bewegen. Die elektromechanisch angetriebene und dadurch hocheffiziente Progressivlenkung passt ihre Unterstützung der Geschwindigkeit an und ermöglicht die optionalen Assistenzsysteme – Audi active lane assist und den Parkassistenten.

Mit seiner aufwendigen Fahrwerkskonstruktion und der straffen Abstimmung meistert der neue Audi TT alle Handling-Aufgaben mit Bravour. Beim TTS, beim S line Sportpaket sowie bei der adaptiven Dämpferregelung Audi magnetic ride ist die Karosserie zehn Millimeter tiefer gelegt.

Beim neuen Audi TT gibt es das Fahrdynamiksystem Audi drive select optional, beim TTS ist es serienmäßig dabei. Es kontrolliert die Motorcharakteristik und die Lenkunterstützung. Der Fahrer kann zwischen den Modi comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual wechseln. Darüber hinaus beeinflusst Audi drive select mehrere optionale Bausteine – die S tronic, den quattro-Antrieb, das System Audi magnetic ride, das den kompakten Sportwagen auf Tastendruck noch enger an die Fahrbahn anbindet sowie den Motorsound. Im Modus efficiency wirkt sich Audi drive select auch entsprechend auf Klimaanlage und Start-Stop-System aus.

Im Räderprogramm finden sich elf Varianten. Der TT 2.0 TFSI und der 2.0 TDI fahren serienmäßig auf 17 Zoll-Schmiederädern im Fünf-Speichen-Design vom Band, die jeweils nur 8,7 kg wiegen, die Reifen haben die Dimension 225/50. Auf Wunsch liefert Audi weitere Räder-Designs mit 17, 18 und 19 Zoll Durchmesser und Reifen bis 245/35 R19. Die quattro GmbH bietet zusätzlich Räder mit bis zu 20 Zoll Durchmesser an.

Die vorderen Scheiben sind innenbelüftet und weisen je nach Motorisierung einen Durchmesser von bis zu 338 Millimeter auf. Die neue elektromechanische Parkbremse, die der Fahrer über einen Taster bedient, ist in die Hinterbremsanlage integriert. Der TTS verzögert an der Vorderachse mit neu entwickelten Aluminium-Festsattelbremsen, die fünf Kilogramm Gewicht im Vergleich zum Vorgänger sparen – ein weiteres Beispiel für die Leichtbaukompetenz von Audi.

Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC, die sich teilweise oder vollständig abschalten lässt, rundet die sportlichen Handling-Eigenschaften perfekt ab. Beim Durchfahren von Kurven wirkt eine radselektive Momentensteuerung. Nach Bedarf findet eine Verteilung des Antriebsmoments vom kurveninneren auf das kurvenäußere Vorderrad (Frontantrieb) bzw. beim quattro auch auf das Hinterrad statt. Dank der Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht – hilfreich für den Fahrer – in die Kurve ein. Dadurch können Kurven präzise und neutral durchfahren werden. Der TT erzielt dadurch ein großes Plus an Dynamik und Stabilität. Im Sportmodus wird besonders sportliches Fahren unterstützt, das Einlenken und die Kontrolle im Drift erleichtert.

Das Zusammenpiel und die Abstimmung aller Komponenten steigern das agile Handling und damit den Fahrspaß im Audi TT, so wie man es von einem Sportwagen erwartet.

Die Ausstattung

Alle Varianten des neuen Audi TT Coupé fahren mit einer großzügigen Serienausstattung vom Band. Neben den bereits genannten Features verdienen das MMI Radio und die elektromechanische Parkbremse besondere Erwähnung. Zu den Optionen gehören – neben dem S-Sportsitz mit zahlreichen Leder- und Trim-Varianten – der Komfortschlüssel, der Anfahrassistent, der Fernlichtassistent, das LED-Innenlichtpaket, die Sitzheizung vorn sowie das Ablage- und Gepäckraumpaket.

Auch beim Infotainment können die Kunden zwischen verschiedenen Optionen wählen. Das Connectivity-Paket bringt mit dem MMI touch bereits ein berührungssensitives Touchpad mit.

An der Spitze des Baukastens steht die MMI Navigation plus mit großem Flash-Speicher, zwei Kartenlesern, DVD-Laufwerk, Bluetooth-Schnittstelle und Sprachdialogsystem. Der T30-Chip aus der Tegra 3-Serie vom Marktführer Nvidia, der in der neuen Generation des Modulare Infotainment Baukastens verbaut ist, steuert alle Navigations- und Multimediafunktionen im Automobil und stellt – zusammen mit dem Prozessor – im Audi virtual cockpit die Inhalte dar.

Das System Audi connect ergänzt die MMI Navigation plus ideal – es verbindet den neuen TT auf dem schnellen Übertragungsstandard LTE mit dem Internet. Mit dem integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer frei surfen und mailen. Der Fahrer kann die maßgeschneiderten Dienste von Audi connect nutzen.

Attraktive Bausteine komplettieren die Infotainment-Palette. Die Audi Phone Box koppelt das Handy komfortabel ans Auto an. Ihr Herzstück ist eine universell nutzbare Planar-Antenne, die in die Ablageschale der Mittelarmlehne integriert ist. Durch Nahfeld-Kopplung kommuniziert das Telefon mit der flachen Planar-Antenne, die die Signale über einen Verstärker zur Autoantenne leitet.

Das Bang & Olufsen Sound System nutzt einen 14-Kanal-Verstärker und zwölf Lautsprecher; die Tieftöner in den Türen erstrahlen im Dunkeln mittels eines regelbaren dezenten Lichtleiters.

Leistungsfähige Assistenzsysteme machen das Fahren im neuen TT noch angenehmer. Auf Wunsch gibt es den Audi side assist, der den Spurwechsel per Radarmessung nach hinten absichert, die kamerabasierte Verkehrszeichen-erkennung, den Audi active lane assist, der den Fahrer auf Wunsch durch kontinuierliche Lenkkorrekturen unterstützt oder vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur warnt und den Parkassistent mit Umgebungsanzeige, der das Auto selbsttätig in geeignete Lücken steuert.

Das Showcar Audi TT quattro sport concept

Audi präsentiert auf dem Genfer Salon ein ganz besonderes Showcar. Der Audi TT quattro sport concept zeigt das dynamische Potenzial des neuen Audi TT in Reinkultur. Sein Zweiliter-TFSI leistet 309 kW (420 PS), die er über den Allradantrieb quattro auf die Straße bringt.

„Mit unserem Showcar Audi TT quattro sport concept wollen wir demonstrieren, was mit der Technik des neuen TT möglich ist, wenn man sie noch weiter zuspitzt“, erklärt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand Technische Entwicklung. „Dieses Auto zielt auf den Einsatz auf der Piste ab – eine extreme Fahrmaschine für unsere Motorsport-begeisterten Kunden.“

Der Antrieb

Der Motor des Audi TT quattro sport concept setzt ein starkes Ausrufezeichen. Der 2.0 TFSI leistet 309 kW (420 PS) bei 6.700 1/min – ein neuer Bestwert in der Zweiliter-Kategorie. Die spezifische Leistung beträgt 155 kW (210 PS) pro Liter Hubraum – mehr als beim siegreichen Le Mans-Rennwagen R8 von 2001, bei dem Audi zum ersten Mal die Turboaufladung mit der Benzindirekteinspritzung FSI kombinierte. Von 2.400 bis 6.300 1/min verfügt der Vierzylinder über 450 Nm Drehmoment, bereits bei 1.900 Touren stehen mehr als 300 Nm bereit.

Mit 1.344 Kilogramm Leergewicht (ohne Fahrer) ist der Audi TT quattro sport concept ein durchtrainierter Leichtathlet. Jedes PS des Zweiliter-TFSI, der selbst weniger als 150 Kilogramm wiegt, muss lediglich 3,2 Kilogramm bewegen. Der Vierzylinder katapultiert das Showcar in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Dr. Stefan Knirsch, Leiter Aggregateentwicklung: "Dieses Hochleistungsaggregat beweist eindrucksvoll die Leistungsreserven unserer Motorbaureihe EA 888. Das mit zahlreichen Preisen weltweit ausgezeichnete Aggregat beeindruckt bereits in vielen sportlichen Modellen von Audi und zeigt hier im TT quattro sport concept das volle Leistungspotenzial. Unsere mittlerweile 35-jährige Serienerfahrung im Bereich der Abgasturboaufladung manifestiert sich in diesem Motor in einer einmaligen Kombination aus Höchstleistung, Dynamik und Kraftstoffeffizienz."

Erfolgreiche Technologien des EA888 der dritten Generation wie z. B. die variable Ventilsteuerung Audi Valvelift System (AVS), doppelte Nockenwellenverstellung, duales Einspritzsystem (FSI plus MPI) bilden auch hier die Grundlage für dieses Hochleistungsaggregat. Zahlreiche Modifikationen, wie spezielle Aluminiumkolben mit integriertem Kühlkanal und eine Kurbelwelle aus höchstfestem Schmiedestahl kommen zum Einsatz.

Der Zylinderkopf wurde für die gestiegenen Belastungen und den erhöhten Gasdurchsatz konsequent weiterentwickelt. Um der gesteigerten Leistung Rechnung zu tragen wurde das bekannte, sehr kompakte Dünnwand-Zylinderkurbelgehäuse des EA888 auf eine hochfeste Gusslegierung umgestellt. Der ebenfalls neu entwickelte Abgasturbolader mit optimierter Mixed-Flow-Technologie baut bis zu 1,8 bar Ladedruck auf.

Beim Fahren fasziniert der Vierzylinder mit seinem ausgeprägt sportlichen Charakter. Der aufgeladene Direkteinspritzer hängt spontan am Gas und dreht spontan bis zur Abregelgrenze bei 7.200 1/min.

Der 2.0 TFSI leitet seine Momente auf eine kompakte S tronic im Dreiwellen-Layout. Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine Gänge blitzschnell und trägt damit zur beeindruckenden Beschleunigung des Showcars bei.

Über den permanenten Allradantrieb quattro gelangen die Kräfte auf den Asphalt. Aus Gründen der Gewichtsverteilung sitzt die hydraulisch betätigte und elektronisch geregelte Lamellenkupplung an der Hinterachse. Der quattro Antrieb verteilt die Antriebsmomente aktiv geregelt innerhalb von Millisekunden zwischen den Achsen und trägt so zum dynamischen Fahrverhalten bei.

Das Fahrwerk

Mit seinem hochentwickelten Fahrwerk – McPherson-Vorderradaufhängung mit Aluminiumkomponenten vorn, Vierlenker-Konstruktion hinten – bietet der Audi TT quattro sport concept ein scharfes, präzises Rennwagen-Handling. Das straffe Setup legt die Karosserie gegenüber dem Serien-TT näher auf die Straße. 54 Prozent des Gewichts lasten auf der vorderen, 46 Prozent auf der hinteren Achse. Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC, die sich teilweise oder vollständig abschalten lässt, ergänzt die sportlichen Eigenschaften des Fahrwerks. Beim Durchfahren von Kurven wirkt die radselektive Momentensteuerung.

Nach Bedarf findet eine Verteilung des Antriebsmoments von den kurveninneren auf die kurvenäußeren Räder statt. Dank der Momentenverteilung dreht sich das Auto ganz leicht – hilfreich für den Fahrer – in die Kurve ein. Dadurch können Kurven präzise und neutral durchfahren werden. Der TT erzielt dadurch ein großes Plus an Dynamik und Stabilität.

Die Karosserie

Eine entscheidende Rolle im Leichtbaukonzept des Audi TT quattro sport concept spielt die Karosserie, die auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) basiert. Mit ihrem Hybridkonzept bildet sie die jüngste Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF) ab, zugleich senkt sie den Schwerpunkt des Autos im Vergleich zum Serien-TT der zweiten Generation noch weiter ab.

Der Vorderwagen besteht aus Stahl. Der Boden der Fahrgastzelle umfasst hochfeste Komponenten aus formgehärtetem Stahl, die aufgrund ihrer extremen Festigkeit mit geringen Wandstärken auskommen und entsprechend wenig wiegen. Der Aufbau der Zelle, die komplette Außenhaut sowie die Türen und Klappen sind aus Aluminium in den drei klassischen Audi-Halbzeugen Gussknoten, Strangpressprofile und Bleche gefertigt.

Das Exterieurdesign

An der Front der Studie dominieren die flachen Matrix LED-Scheinwerfer und der breite Singleframe-Grill. Sein markanter Rahmen trägt einen quattro-Schriftzug darin eingebettet, liegt das dunkle Rautengitter.

Die mächtigen Lufteinlässe, ebenfalls mit Rautengittern versehen, wirken mit ihren starken Kanten fast wie eingesetzte Airboxen. Damit greifen sie ein Schlüsselement der Designsprache des neuen Audi TT auf – Elemente wie das Glashaus und die Radläufe wirken wie eigenständige Körper und erzeugen die typische Spannung. Das Showcar steht auf 20-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss und Semi-Slicks-Reifen.

Ein weit nach vorne gezogener Splitter aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) schließt die Front nach unten ab und erhöht den Anpressdruck auf der Vorderachse.

Die Silhouette – des ganz in Kristallweiß lackierten Audi TT quattro sport concept – wirkt aus jedem Blickwinkel athletisch und dynamisch. Typisch TT, bilden seine Radläufe klassische Halbkreise. Sie sind auf jeder Seite 30 Millimeter weiter herausgezogen als beim Serienauto – das Auto sitzt dadurch satt auf der Straße. Kräftig konturierte Schwellerleisten verbinden sie miteinander, ihre unteren Segmente bestehen aus CFK. Gemeinsam mit dem Splitter und dem Heck-Diffusor, die bis an die Radläufe herangezogen sind, bilden sie eine aerodynamisch wirksame Kontur.

Am Heck unterstreicht der breite, über die Fahrzeugsilhouette hinausreichende CFK-Diffusor den Rennwagen-Charakter des Showcars. Durch vertikale Kanten gegliedert, schließt er zwei große, kreisrunde Abgas-Endrohre ein, die weiter außen platziert sind als beim Serienauto; seitlich unter den Heckleuchten finden große Luftauslässe Platz. Ein großer, starr montierter Flügel steigert den Abtrieb am Heck des Audi TT quattro sport concept.

Das Interieurdesign

Der Innenraum des Showcars ist auf das wesentliche reduziert und um zahlreiche Komponenten erleichtert, die auf der Rundstrecke überflüssig sind.

In den Türfüllungen entfallen die Armablagen und Lautsprecher – der Einsatz von Alcantara prägt das Interieur des Autos. Ein kräftiges, diagonal verlaufendes Band aus Alcantara dient als Zuziehgriff, die Türöffner sind filigran gestaltet. Als Sitze dienen leichte, tief montierte Rennschalen mit schwarzen Vierpunktgurten mit weißen Akzentstreifen. Im Gepäckraum finden zwei Rennhelme Platz.

Wie beim Serien-TT konzentriert sich das Bedienkonzept allein auf den Fahrer. Der Pilot des Audi TT quattro sport concept sitzt vor einem kompakten Lenkrad, dessen kräftiger Kranz unten abgeflacht ist. In seinen Speichen befinden sich neben dem roten Start-Stopp-Knopf die Tasten und Drehwalzen für die Bedienung des Audi virtual cockpit. Je nach Tastendruck präsentiert das voll-digitale Kombiinstrument mit seinen 12,3-Zoll-Diagonale unterschiedliche Oberflächen.

Dynamik auf vier Meter Länge – der Audi S1 und der Audi S1 Sportback

Ein großer Name kehrt zurück: Audi präsentiert den S1 und den S1 Sportback (7,0 bzw. 7,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer; 162 bzw. 166 Gramm CO₂ pro Kilometer). Der neue Audi S1 verkörpert einen kompakten Sportwagen wie kein Zweiter. Alle Modifikationen am Audi S1, darunter die neue Vierlenker Hinterachse, der permanente quattro-Antrieb und der kraftvolle 2.0 TFSI mit 170 kW (231 PS) und 370 Nm Drehmoment machen ihn agil und dynamisch. Mit seiner vollen Alltagstauglichkeit ist er die Fahrmaschine für jeden Tag. Mit diesen Eigenschaften setzen sich der Audi S1 und der S1 Sportback an die Spitze ihrer Klasse.

Schon in den 80er Jahren erwarb sich ein Audi S1 einen legendären Ruf – jenes Auto, mit dem die Marke seinerzeit in der Rallye-WM dominierte. Jetzt kommt das Kürzel zurück – und zwar auf die Straße: Der Audi S1 und der S1 Sportback bilden die neue sportliche Speerspitze der kompakten A1-Baureihe (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 3,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 99), zugleich runden sie das Portfolio der S-Modelle von Audi nach unten ab.

Als Antrieb dient ein Hochleistungs-Vierzylinder. Der mit einem Abgasturbolader versehene 2.0 TFSI leistet 170 kW (231 PS) und produziert bis zu 370 Nm Drehmoment. Der Zweiliter beschleunigt den Audi S1 und den S1 Sportback in 5,8 beziehungsweise 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Im Mittel begnügt sich der sportlich-sonor klingende TFSI dennoch mit nur 7,0 beziehungsweise 7,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (162 beziehungsweise 166 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Wie alle S-Modelle von Audi haben auch der S1 und der S1 Sportback den permanenten Allradantrieb quattro an Bord. Sein Herzstück ist eine an der Hinterachse platzierte hydraulische Lamellenkupplung. Ihre eigens abgestimmte Regel-Software ist betont dynamisch ausgelegt. Die elektronische Quersperre mit der weiterentwickelten radselektiven Momentensteuerung ist eine Funktion der Stabilisierungskontrolle ESC. Sie ist zweistufig abschaltbar und ergänzt die Arbeit der Lamellenkupplung mit zusätzlichen, fein dosierten Bremseingriffen an den kurveninneren Rädern – das Zusammenspiel beider Systeme macht das Handling extrem agil, präzise und stabil.

Das Fahrwerk der beiden kompakten Sportmodelle ist aufwendig überarbeitet. Die elektromechanische Servolenkung ist neu entwickelt. Modifizierte Schwenklager an der Vorderachse steigern die Spontaneität beim Einlenken. Im Heck unterstützt zusätzlich eine Vierlenker-Konstruktion das direkte Handling und das agile Kurvenverhalten. Das Setup ist sportlich-straft; das Fahrdynamiksystem Audi drive select erlaubt es, die Arbeitsweise des Motors, der Klimaautomatik und der ebenfalls serienmäßigen schaltbaren Stoßdämpfer in mehreren Stufen zu variieren.

Ein vergrößerter Hauptbremszylinder sowie großzügig dimensionierte Scheibenbremsen – vorne mit 310 Millimeter Durchmesser – sorgen für eine sehr gute Verzögerung. Auf Wunsch können an der Vorderachse rote Bremssättel mit S1-Logo bestellt werden. Ab Werk fahren die beiden sportlichen Kompaktmodelle auf 17 Zoll-Rädern mit Reifen im Format 215/40 R17, optional montiert Audi 18 Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 225/35 R18.

Schon auf den ersten Blick geben sich der Audi S1 und der S1 Sportback als die Topmodelle der A1-Baureihe zu erkennen. Ihre Xenon plus-Scheinwerfer sind komplett neu und auch die LED-Heckleuchten haben eine neue, horizontal ausgerichtete Schlusslichtgrafik erhalten. Viele Details – vor allem am Front- und Heckstoßfänger, an den Seitenschwellern und an der Abgasanlage – sind markanter gestaltet. Vier neue Außenfarben ergänzen das Angebot. Das optionale Optipaket quattro Exterieur schärft den Look weiter, unter anderem mit einem großen Dachflügel.

Das Innere der beiden kompakten Sportmodelle ist in dunklen Tönen gehalten; schwarz dominiert, auch an den Manschetten der Luftausströmer. Die Instrumente haben S-spezifische dunkelgraue Skalen, die Pedalkappen bestehen aus gebürstetem Edelstahl. Alternativ zu den serienmäßigen Sportsitzen montiert Audi die S-Sportsitze mit den integrierten Kopfstützen. Auf Wunsch setzt das Optipaket quattro Interieur auffällige Farbakzente.

Der Audi S1 und der S1 Sportback, die im 2. Quartal 2014 zu den Händlern in Deutschland kommen, kosten 29.950 Euro beziehungsweise 30.800 Euro. Die umfassende Serienausstattung kann durch optionale Highend-Features wie den Komfortschlüssel, die MMI Navigation plus mit ausklappbarem Farbmonitor oder das Bose Surround Sound System ergänzt werden. Der Baustein Audi connect inklusive Autotelefon stellt die Verbindung zum Internet her: Beifahrer können über einen WLAN-Hotspot mit ihren mobilen Endgeräten frei surfen und mailen, für den Fahrer wiederum kommen maßgeschneiderte Services von Audi connect direkt ins Auto.

Das Audi S3 Cabriolet

Dynamik unter freiem Himmel – Audi präsentiert das S3 Cabriolet. Der offene Viersitzer ist in seinem Segment ohne Konkurrenz. Sein 2.0 TFSI-Motor bringt es auf 221 kW (300 PS) und 380 Nm Drehmoment, verbraucht mit der S tronic im Mittel jedoch nur 7,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (165 Gramm CO₂ pro Kilometer). Selbstverständlich nutzt auch das S3 Cabriolet den permanenten Allradantrieb quattro – die perfekte Basis für optimale Traktion und Fahrdynamik bei allen Straßenverhältnissen. Strikter Leichtbau und ein leistungsfähiges Fahrwerk ergänzen das Profil des Audi S3 Cabriolet, das im Sommer in Deutschland zu den Händlern fährt.

Schon optisch macht das Audi S3 Cabriolet eine sportliche Figur. In der Länge misst es 4,43 Meter, im Radstand 2,60 Meter, in der Breite 1,79 Meter und in der Höhe 1,39 Meter. Die Proportionen sind elegant gestreckt und ausgewogen; präzise Linien und muskulös gewölbte Flächen definieren die Flanken.

Der offene Viersitzer hat ein Stoffverdeck mit elektrohydraulischem Antrieb; Magnesium, Aluminium und hochfester Stahl halten sein Gewicht niedrig. Eine stark dämmende Schaumlage im Dach reduziert das Geräuschniveau im Innenraum. Das Verdeck ist in drei Farben erhältlich. Es öffnet und schließt sich in 18 Sekunden, auch während der Fahrt bis 50 km/h Tempo. Im Crashfall schützt ein aktives Überrollschutzsystem die Passagiere.

Viele Designdetails deuten das fahrdynamische Potenzial des offenen Viersitzers an. Der Singleframe-Grill, von einem Chromrahmen eingefasst, trägt einen platinum-grauen Einsatz und Doppelquerstreben in Aluminiumoptik. Kräftige Kanten umlaufen die Lufteinlässe, Doppelrippen und Wabengitter-Einsätze füllen sie. S3-Badges zieren die Front und das Heck. Zu den zwölf Lackfarben gehören der exklusive Kristalleffektton Pantherschwarz und die Farbe Sepangblau Perleffekt.

Aluminium-Leisten am Rahmen der Windschutzscheibe und an der Bordkante, Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik und kantige Schwellerleisten prägen die Flanken. Die Heckleuchten sind serienmäßig mit LEDs bestückt. Der Gepäckraumdeckel trägt eine Abrisskante, der Stoßfänger ist neu designt. Ein Steg in Aluminiumoptik und vier senkrechte Rippen strukturieren den platinumgrauen Diffusor, der die für Audi S-Modelle typischen vier Endrohre der Abgasanlage umschließt.

Top-Athlet: Der 2.0 TFSI

Als Antrieb des Audi S3 Cabriolet dient der 2.0 TFSI in seiner Top-Ausbaustufe. Er liefert zwischen 5.500 1/min und 6.200 1/min 221 kW (300 PS) Leistung; von 1.800 bis 5.500 1/min produziert er 380 Nm Drehmoment. Mit der S tronic beschleunigt der offene Viersitzer in 5,4 Sekunden auf 100 km/h, die Spitze von 250 km/h ist elektronisch begrenzt. Das Audi S3 Cabriolet wiegt leer (ohne Fahrer) nur 1.620 Kilogramm. Die Fahrgastzelle besteht weitestgehend aus ultrahochfestem Stahl, die Motorhaube ist aus Aluminium.

Der aufgeladene 2.0 TFSI, der 1.984 cm³ Hubraum anbietet (Bohrung x Hub 82,5 x 92,8 Millimeter), ist ein echter Sportmotor. Hochbelastbare Aluminiumkolben und höherfeste Pleuel übertragen die Kräfte auf die Kurbelwelle. Die Aluminium-Silizium-Legierung des Zylinderkopfs vereint hohe Temperaturbeständigkeit und Festigkeit mit geringem Gewicht. Zwei Ausgleichswellen bürnen für souveräne Laufkultur.

Mit seinem dynamischen Charakter bietet der Vierzylinder ein faszinierendes Fahrerlebnis. Wenn das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select im Modus dynamic arbeitet, hängt er noch enger am Gas; kurze Zwischengasstöße untermalen die Gangwechsel der S tronic. Mit steigender Last und Drehzahl öffnen die Soundklappen in der Abgasanlage.

Der Turbolader baut bis zu 1,2 bar Ladedruck auf, ein leistungsfähiger Ladeluftkühler senkt die Temperatur der komprimierten Luft stark ab. So genannte Drumble-Klappen (Drall und Tumble) versetzen die einströmende Luft in eine gezielte Bewegung. Auf der Einlassseite lässt sich die Nockenwelle um 60 Grad Kurbelwinkel verstellen, auslassseitig um 30 Grad. Hier schaltet zudem das Audi valvelift system (AVS) den Ventilhub in zwei Stufen um.

Im NEFZ-Zyklus begnügt sich das Audi S3 Cabriolet mit S tronic auf 100 Kilometer mit nur 7,1 Liter Kraftstoff (165 Gramm CO₂ pro Kilometer). Zu diesem Top-Wert tragen die Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi bei. Besonders interessant ist hier die zusätzliche indirekte Einspritzung ins Saugrohr; sie ersetzt die Benzindirekteinspritzung FSI im Teillastbereich und senkt dort den Verbrauch und die Partikelemissionen.

Auch beim Thermomanagement liegt der 2.0 TFSI auf dem neuesten Stand der Technik. Zwei in einem Modul zusammengefasste Drehschieber regeln den Fluss und die Temperatur des Kühlmittels. Der Abgaskrümmen ist in den Zylinderkopf integriert und wird dort vom Wasser umspült; diese Lösung senkt die Temperatur des Abgases und damit den Verbrauch bei Vollast. Ein weiterer Vorteil ist die schnellere Erwärmung des Motors beim Kaltstart. Die reibungsreduzierende Beschichtung der Kolbenhemden, die Wälzlagerung der Ausgleichswellen, die bedarfsgeregelte Ölpumpe und das Start-Stop-System zählen ebenfalls auf das Effizienz-Konto ein.

Blitzschnell: Die Kraftübertragung

Bei dem serienmäßigen Sechsgang S tronic-Getriebe sind die unteren Gänge sportlich eng gestuft, die lange Übersetzung des höchsten Gangs senkt die Drehzahl und damit den Verbrauch. Der Fahrer kann das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe in den automatischen Modi D und S betreiben oder mit dem Schalthebel in der Tippgasse beziehungsweise mit den optionalen Wippen am Lenkrad selbst steuern.

Eine attraktive Effizienz-Funktion der Sechsgang S tronic ist der Freilauf. Er wird aktiv, wenn Audi drive select im Modus efficiency steht und der Fahrer vom Gas geht. Bei einem Anfahrmanöver mit Vollgas aus dem Stand sorgt die Launch Control, ein weiteres Feature des Doppelkupplungsgetriebes, dafür, dass die Kraft des Motors mit definiertem Reifenschlupf auf die Straße kommt.

quattro – Traktion und Dynamik

Typisch S: Selbstverständlich nutzt auch das S3 Cabriolet den permanenten Allradantrieb quattro – die perfekte Basis für optimale Traktion und Fahrdynamik bei allen Straßenverhältnissen. Nur Audi bietet für ein Cabriolet in der Kompaktklasse den permanenten Allradantrieb.

Seine charakteristische Stärke ist das Plus an schlupffreier Beschleunigung, Fahrdynamik, Fahrsicherheit und Geradeauslauf. Der starke Kompakte verhält sich bei jeder Gangart dynamisch und stabil, auch unter schwierigen Bedingungen im Winter. Am Ausgang der Kurve bringt er seine Leistung auch dann sicher auf die Straße, wenn die Wettbewerber mit ihren zwei angetriebenen Rädern noch mühsam um Grip kämpfen müssen.

Herzstück des quattro-Antriebs für die Audi-Modelle mit quer eingebautem Motor ist die neu entwickelte Lamellenkupplung mit elektronischer Steuerung und hydraulischer Betätigung. Die kompakte und robuste Kupplung ist am Ende der Kardanwelle vor dem Hinterachsdifferenzial platziert; dort trägt sie trotz ihres relativ geringen Gewichts zur ausgewogenen Achslastverteilung bei. In ihrem Inneren birgt sie ein Lamellenpaket, das im Ölbad läuft. Die metallenen Reibringe liegen paarweise hintereinander – je ein Ring ist fest mit dem Gehäuse verzahnt, das mit der Kardanwelle rotiert. Der jeweils andere ist mit der Abtriebswelle zum Hinterachsdifferenzial verbunden.

Unter normalen Bedingungen schickt die Kupplung die Motorkräfte zum größten Teil auf die vorderen Räder. Wenn dort die Traktion nachlässt, kann die Kupplung die Momente stufenlos nach hinten umleiten, indem sie die Lamellenpakete geregelt zusammenpresst.

Dynamik made by Audi: Das Fahrwerk

Mit seinen spontanen, exakten Reaktionen und der hohen Stabilität rundet das Fahrwerk den dynamischen Charakter des Audi S3 Cabriolet perfekt ab. Die Achslastverteilung ist mit 56:44 exzellent austariert; die nach hinten geneigte Einbauposition des Motors trägt ebenso dazu bei wie die weit vorn platzierte Vorderachse. Beide Lösungen kommen aus dem Modularen Querbaukasten des Konzerns. Der Hilfsrahmen und die Schwenklager der vorderen Aufhängung sind aus Aluminium gefertigt; als Hinterachse fungiert eine Vierlenker-Konstruktion.

Gegenüber dem Audi A3 Cabriolet (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6 – 4,2; CO₂ Emission kombiniert in g/km: 140 – 110) liegt die Karosserie durch das S-Sportfahrwerk um 25 Millimeter tiefer. Bei der serienmäßigen Progressivlenkung ist die Zahnstange so ausgelegt, dass die Übersetzung mit dem Lenkeinschlag direkter wird – so ergänzen sich Sportlichkeit und Komfort perfekt. Die elektromechanisch angetriebene Progressivlenkung, die ihre Unterstützung der Geschwindigkeit anpasst, ermöglicht verschiedene optionale Assistenzsysteme.

Serienmäßig ist das Audi S3 Cabriolet mit Reifen der Dimension 225/40 R18 auf Aluminiumrädern 8Jx18 im Fünf-Parallelspeichen-Design mit glanzgedrehter Oberfläche in Silber ausgerüstet. Zur Gewichtsreduzierung werden die Räder im Aluminium-Flowforming-Verfahren hergestellt. Auf Wunsch montiert Audi weitere 18- sowie 19 Zoll-Räder in unterschiedlichen Designs.

Mit 340 Millimeter Durchmesser fallen die vorderen Bremsscheiben sehr groß aus; ihre schwarz – optional auch rot – lackierten Sättel tragen S3-Schriftzüge. Die elektromechanische Parkbremse ist in die Hinterachs-Bremsanlage integriert. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC präsentiert sich in einer neuen Evolutionsstufe. Bereits vor Erreichen des Grenzbereichs werden die kurveninneren Räder unmerklich mit einem fein dosierten Bremsmoment beaufschlagt. Dies unterstützt die Agilität des Automobils und ergänzt damit die Arbeit des quattro-Antriebs.

Das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select kontrolliert die Motor-/Getriebecharakteristik und die Lenkunterstützung sowie die S tronic. Der Fahrer kann zwischen den Modi comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual wechseln. Audi drive select bindet auch die optionale Dämpferregelung Audi magnetic ride ein.

Cooler schwarz: Das Interieur

Ganz in schwarz getaucht wirkt das Interieur S3 Cabriolet clean und elegant. Wie bei jedem Audi ist die Bedienung einfach und die Verarbeitungsqualität überlegen. Im Fond finden zwei Erwachsene Platz, der Komferteinstieg erleichtert den Zugang. Der 285 Liter große Gepäckraum lässt sich durch Klappen der Fondlehnen erweitern; bei geöffnetem Verdeck beträgt sein Volumen 245 Liter.

Feine Details unterstreichen den dynamischen Charakter des offenen Viersitzers. Die serienmäßigen Dekoreinlagen bestehen aus matt-gebürstetem Aluminium, viele Bedienelemente glänzen in Aluminiumoptik. Die Skalen der Instrumente sind in S-spezifischem dunkelgrau Metallic, die Ziffern und Nadeln in Weiß gehalten. Ein dreidimensionales S3-Logo und eine Ladedruckanzeige ergänzen den Drehzahlmesser. Das farbige Fahrerinformationssystem ist Serie, der elektrisch ausfahrende Bordmonitor (Serie ab dem MMI Radio) startet mit einem speziellen S3-Screen.

Die Sportsitze führen und unterstützen den Körper. Die Sitzflächen lassen sich ausziehen, die Lehnen tragen geprägte S3-Schriftzüge. Als Bezug dient ein Mix aus Leder Perlnappa und Stoff, optional gibt es Kombinationen aus Alcantara und Leder Perlnappa beziehungsweise aus Leder Feinnappa und Leder Velvet. Kontrastnähte setzen Akzente. Weitere Alternativen sind die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Schultereinsätzen in Rautensteppung sowie die Audi design selection in korsorot. Bei allen Lederbezügen verringert eine spezielle Farbpigmentierung die Aufheizung durch die Sonne.

Zum Serienumfang des Audi S3 Cabriolet zählt auch ein Sportlederlenkrad mit S3-Emblem. Auf Wunsch ist ein Multifunktions-Sportlederlenkrad mit unten abgeflachtem Kranz zu haben; optional auch mit Schaltwippen. Weitere Serien-Features sind die Pedale und die Fußstütze aus gebürstetem Edelstahl. In Verbindung mit dem optionalen Komfortschlüssel ziert ein roter Ring die Start-Stop-Taste. Die Aluminium-Einstiegsleisten tragen S3-Schriftzüge. Serie sind darüber hinaus die Diebstahlwarnanlage, die Komfortklimaautomatik, die Xenon-plus-Scheinwerfer sowie das Ablage- und Gepäckraumpaket.

Oberklasse-Niveau: Die Optionen

Auch das Angebot an Optionen ist sehr attraktiv; erwähnt seien nur die Kopfraumheizung an den vorderen Sitzen, die LED-Scheinwerfer und der Komfortschlüssel. An der Spitze der Infotainment-Palette steht die MMI Navigation plus mit dem MMI touch und dem hochauflösenden sieben-Zoll-Monitor. Ihr ergänzender Baustein Audi connect bringt über den schnellen Standard LTE die maßgeschneiderten Internet-Dienste der Marke ins Auto. Das Bang & Olufsen Sound System spielt mit 13 Lautsprechern auf.

Die Palette an Fahrerassistenzsystemen umfasst die serienmäßige Pausenempfehlung sowie die adaptive cruise control, den Audi side assist, den Audi active lane assist, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, den Parkassistent mit selektiver Anzeige und das Sicherheitssystem Audi pre sense. Die Auslieferung des S3 Cabriolet beginnt in Deutschland im Sommer zum Grundpreis von 48.500 Euro.

Die neuen ultra-Modelle von Audi: A4, A5 und A6 mit imponierender Effizienz

Audi baut seine ultra-Strategie mit elf neuen Modellen aus. Der A4 ultra, A5 ultra und A6 ultra ergänzen ihre jeweilige Baureihe. Als Antrieb dient ein neuer, kraftvoller Zweiliter-TDI mit 100 kW (136 PS), 120 kW (163 PS) beziehungsweise 140 kW (190 PS) Leistung; je nach Modell emittiert er pro Kilometer nur zwischen 104 und 119 Gramm CO₂.

Die Bezeichnung ultra steht exemplarisch für voll alltagstaugliche und nachhaltige Mobilität. Mit einem kombinierten Verbrauch von 4,0 bis 4,6 Liter pro 100 Kilometer und CO₂-Emissionen von 104 bis 119 Gramm pro Kilometer gehören die neuen ultra-Modelle von Audi zu den effizientesten Autos in ihrem Segment – ganz ohne Einschränkung der Fahrdynamik und des bekannten Komforts.

In den A4-, A5- und A6 ultra-Modellen kommt der in weiten Bereichen neu entwickelte 2.0 TDI zum Einsatz – er bringt Effizienz und Kraft auf vorbildliche Weise zusammen. Das hohe Drehmoment (320 bzw. 400 Nm) gewährleistet auch bei niedrigen Drehzahlen eine sportliche Kraftentfaltung mit geringem Kraftstoffverbrauch.

Serienmäßig gibt es die ultra-Modelle mit einem manuellen Getriebe, bei dem die Übersetzung in den oberen Gängen etwas verlängert wurde. Optional ist beim A6 ultra eine innovative Siebengang S tronic erhältlich, die den durchschnittlichen Verbrauch noch weiter auf 4,4 Liter pro 100 Kilometer reduziert (4,6 Liter beim Avant). Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von nur 114 Gramm pro Kilometer (119 Gramm beim Avant). Mit diesem komplett neu entwickelten Doppelkupplungsgetriebe startet eine neue Generation. Sie zeichnet sich durch hohe Wirkungsgrade sowie besonders schnelle und komfortable Gangwechsel aus. Zu den Innovationen zählen eine minimierte innere Reibung, eine hocheffiziente Ölversorgung und ein Fliehkraftpendel – es wirkt unerwünschten Schwingungen entgegen und ermöglicht das Fahren mit sehr niedrigen Motordrehzahlen bei geringem Geräuschpegel. Eine harmonische Stufung der Gänge im Zusammenspiel mit der weiten Spreizung sorgt für komfortables Fahren. Die Siebengang S tronic wie auch das Sechsgang-Handschaltgetriebe leiten die Kräfte auf die vorderen Räder.

Zur Effizienz der neuen ultra-Modelle von Audi leisten das serienmäßige Start-Stop-System und das Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm einen wichtigen Beitrag. Bei A4- und A4 Avant ultra sorgen außerdem Detailmodifikationen an der Aerodynamik und eine tiefer gelegte Karosserie für einen optimierten Kraftstoffverbrauch.

Aus dieser Kombination von Effizienzmaßnahmen resultieren wegweisende Verbrauchs- und Emissionswerte: ab nur 4,0 l/100 km (104 g/km) bei A4 Limousine (100 kW), 4,2 l/100 km (109 g/km) bei A4 Avant (100 kW) und A5 Coupé (120 kW) sowie 4,3 l/100 km (111 g/km) bei A5 Sportback (120 kW). Der A6 2.0 TDI ultra erreicht ohne Einschränkungen bei der Ausstattung den besonders niedrigen CO₂-Emissionswert von 114 g/km (117 g/km mit Handschalter), auf 100 Kilometer verbraucht er im Durchschnitt 4,4 Liter Kraftstoff (4,5 Liter mit Handschalter). Sein Avant-Schwestermodell begnügt sich unabhängig vom Getriebe mit 4,6 l/100 km (119 g/km).

Die neuen ultra-Modelle starten sukzessive ab dem ersten Quartal 2014 in den Verkauf. In der 100 kW-Variante kostet der A4 ab 32.600 Euro, der A4 Avant ab 34.250 Euro. Mit 120 kW Leistung beginnen die Preise für den A4 bei 34.700 Euro, für den A4 Avant bei 36.350 Euro. Der A5 Sportback ist ab 33.650 Euro und das A5 Coupé für 38.150 Euro erhältlich. Der A6 steht mit 39.900 Euro, der A6 Avant mit 42.250 Euro in der Preisliste; mit der S tronic beträgt der Preis bei beiden Modellvarianten 2.250 Euro mehr.

Zu der ultra-Palette von Audi gehört ebenso der A3 1.6 TDI ultra, der als erstes ultra-Modell im Herbst 2013 debütierte. Er verbraucht im Mittel 3,2 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (85 Gramm CO₂ pro Kilometer). Alle ultra-Modelle geben sich optisch durch einen dezenten Schriftzug am Heck zu erkennen.

| Modell | Max. Leistung in kW (PS) | Max. Drehmoment in Nm bei 1/min | Beschleunigung von 0-100 km/h in s | Höchstgeschwin- digkeit in km/h | Verbrauch (kombiniert) in l/100 km | CO ₂ -Emission in g/km | Grundpreis (Deutschland) in € |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|-------------------------------------|
| A3 1.6 TDI ultra | 81 (110) | 250 / 1.500 – 3.000 | 10,5 | 200 | 3,2 | 85 | 25.200 |
| A3 Sportback 1.6 TDI ultra | 81 (110) | 250 / 1.500 – 3.000 | 10,7 | 200 | 3,3 | 88 | 26.100 |
| A4 Limousine 2.0 TDI ultra | 100 (136) | 320 / 1.500 – 3.000 | 9,3 | 215 | 4,0 | 104 | 32.600 |
| A4 Limousine 2.0 TDI ultra | 120 (163) | 400 / 1.750 – 2.750 | 8,3 | 225 | 4,2 | 109 | 34.700 |
| A4 Avant 2.0 TDI ultra | 100 (136) | 320 / 1.500 – 3.000 | 9,6 | 208 | 4,2 | 109 | 34.250 |
| A4 Avant 2.0 TDI ultra | 120 (163) | 400 / 1.750 – 2.750 | 8,6 | 216 | 4,4 | 114 | 36.350 |
| A5 Coupé 2.0 TDI ultra | 120 (163) | 400 / 1.750 – 2.750 | 8,3 | 225 | 4,2 | 109 | 38.150 |
| A5 Sportback 2.0 TDI ultra | 100 (136) | 320 / 1.500 – 3.000 | 9,5 | 212 | 4,2 | 109 | 33.650 |
| A5 Sportback 2.0 TDI ultra | 120 (163) | 400 / 1.750 – 2.750 | 8,6 | 221 | 4,3 | 111 | 37.350 |
| A6 Limousine 2.0 TDI ultra | 140 (190) | 400 / 1.750 – 3.000 | 8,2 (S tronic) 8,4 (HS) | 232 | 4,4 (S tronic) 4,5 (HS) | 114 (S tronic) 117 (HS) | 42.150 (S tronic) 39.900 (HS) |
| A6 Avant 2.0 TDI ultra | 140 (190) | 400 / 1.750 – 3.000 | 8,5 (S tronic) 8,7 (HS) | 226 | 4,6 (S tronic/HS) | 119 (S tronic/HS) | 44.500 (S tronic) 42.250 (HS) |