

Zeitlose Designikone: Der Audi TT wird 25 Jahre

- **Vom Bauhaus inspiriert: Coupé-Studie von 1995 geht 1998 in Serie**
- **Bis 2006 fahren 178.765 Audi TT Coupé der ersten Generation vom Band**
- **Audi-Designer Torsten Wenzel – er hat die Studie in die Serie überführt:
„Der Audi TT ist eine fahrende Skulptur.“**

Ingolstadt/Cham, 2. Mai 2023 – 25 Jahre, drei Generationen: Mit dem Audi TT hat die Marke mit den Vier Ringen Designgeschichte geschrieben. Seit seiner Premiere im Jahr 1998 begeistert der Sportwagen weltweit durch Fahrspass und eine klare Formensprache. „Auto Europe“ wählt ihn 1999 zur besten automobilen Neuerscheinung des Jahres.

Mit dem Oberklassemodell Audi A8 erfolgt Mitte der 1990er Jahre die Höherpositionierung der Marke Audi und schrittweise auch die Umbenennung der Modellreihen: Aus dem Audi 80 wird der Audi A4, aus dem Audi 100 der Audi A6. Der 1994 präsentierte Audi A4 steht als erstes Modell für die neue Audi Designsprache, ebenso der seit 1996 erhältliche Premium-Kompaktwagen Audi A3 und die 1997 vorgestellte zweite Generation des Audi A6. Im Zuge dieser Emotionalisierung der Marke durch frisches, progressives Design gestaltet der amerikanische Designer Freeman Thomas unter dem damaligen Designchef Peter Schreyer mit dem Audi TT Coupé einen puristischen Sportwagen. Audi präsentiert die Studie im September 1995 auf der IAA in Frankfurt am Main einem begeisterten Messepublikum. Die Modellbezeichnung „TT“ ist eine Reminiszenz an die legendäre Tourist Trophy auf der Isle of Man, eine der ältesten Motorsportveranstaltungen der Welt, bei der NSU und DKW mit ihren Motorrädern grosse Erfolge feierten; gleichzeitig erinnert der Name „TT“ an den sportlichen NSU TT der 1960er Jahre. Das bewusste Abweichen von der sonst üblichen Audi Nomenklatur beim Audi TT Coupé unterstreicht: Hier kommt etwas völlig Neues.

Designer Wenzel: „Beim Audi TT hat jede Form eine klare Funktion.“

Im Dezember 1995 fällt die Entscheidung, das Audi TT Coupé in Serie zu produzieren. Torsten Wenzel, Exterieur-Designer bei Audi, hat die Studie mit in die Serie überführt und erinnert sich: „Für uns war es das grösste Lob, als die Fachpresse anerkennend feststellte, dass sich von der Studie zur Serie nicht viel verändert hatte, obwohl wir aufgrund der technischen Vorgaben für die Serienversion im Detail natürlich doch vieles anpassen mussten – auch hinsichtlich der Proportionen.“ Am auffälligsten ist die Integration eines hinteren Seitenfensters, das die Seitenlinie des Autos streckt und dem Sportwagen eine höhere Dynamik verleiht. Für Wenzel ist der Audi TT auch heute noch „eine fahrende Skulptur, höchste Qualität in Flächen und Linien“. Die Karosserie des Audi TT wirke wie aus einem Stück gefertigt, die Front ohne klassische Stossfängerüberhänge betone seine klare Form.

Ein weiteres Gestaltungselement trägt zur unverwechselbaren Silhouette des Audi TT Coupé bei: der Kreis – „die vollkommene grafische Form“, wie Wenzel sagt. Sowohl im Exterieur als auch im Interieur zieren zahlreiche auf den Kreis zurückgehende Elemente den Sportwagen. Vom Design des Bauhauses inspiriert, hat beim Audi TT jede Linie einen Zweck, jede Form eine Funktion. „Wir

im Audi Design folgen immer der Philosophie ‚Weniger ist mehr‘. Durch die Reduktion auf das Wesentliche diesen einzigartigen Charakter beim Audi TT Coupé herauszuarbeiten, war wirklich anspruchsvoll und etwas ganz Besonderes für uns Designer.“

Zwei Jubiläen in einem Jahr: Mit dem Audi TT feiert auch Audi Hungaria

1998 geht das Audi TT Coupé in Serie. Ein Jahr später bringt Audi den TT Roadster auf den Markt. Wie das Showcar und der 1996 vorgestellte Audi A3 basiert der Sportwagen auf der Quermotor-Plattform des VW Golf IV. Produziert wird der TT von Beginn an bei Audi Hungaria Motor Kft. in Ungarn: Die lackierten TT-Karosserien werden über Nacht per Bahn von Ingolstadt nach Győr transportiert, wo die Endmontage stattfindet. Diese standortübergreifende Fertigung zwischen Ingolstadt und Győr ist zu dieser Zeit einzigartig in der Automobilbranche. Audi Hungaria, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG, feiert 2023 ebenfalls ein Jubiläum: ihr 30-jähriges Bestehen. Gegründet im Februar 1993 als ursprünglich reines Motorenwerk, übernimmt Audi Hungaria im Fertigungsverbund mit dem Werk Ingolstadt 1998 die Montage des Audi TT; im Jahr 2013 entwickelt sich das Unternehmen zum vollwertigen Automobilwerk. Seit ihrer Gründung hat Audi Hungaria mehr als 43 Millionen Motoren und nahezu zwei Millionen Fahrzeuge produziert.

Das Motorenangebot im Audi TT der ersten Generation ist breitgefächert und stets sportlich, versteht sich: So ist der TT der ersten Generation erhältlich mit Vierzylinder-Turbomotoren mit 150 bis 225 PS Leistung sowie einem V6-Aggregat mit 250 PS. Ein Highlight in der Motorenpalette: der auf 240 PS leistungsgesteigerte Vierzylinder im Audi TT quattro Sport, von dem 1.168 Exemplare ausgeliefert werden. Die Sonderausstattungslisten bieten den Kund_innen der ersten TT-Generation reichlich Auswahl: Neben exklusiven Farben wie beispielsweise Papayaorange oder Nogaroblau kann die Kundschaft den TT mit werkseitigem Sonderzubehör ausrüsten. Die Ledersitze des Audi TT Roadster im Baseballhandschuh-Design etwa schaffen es von einem Blickfang im Showcar in die Serie. In acht Produktionsjahren fahren bis Mitte 2006 insgesamt 178.765 Audi TT Coupé der ersten Generation (Typ 8N) vom Band, vom Audi TT Roadster werden zwischen 1999 und 2006 exakt 90.733 Stück gebaut.

In der zweiten Generation kommen die RS-Versionen ins TT-Portfolio

Bei den nachfolgenden zwei Generationen behalten die Gestalter_innen die Reduktion auf das Wesentliche als dominierendes Gestaltungselement bei, erkennbar etwa an dem minimalistischen Design im Exterieur oder dem schnörkellosen, fahrerorientierten Innenraum. Typisch bleibt die runde Form, das Kreismotiv, das sich als verbindendes Element durch Exterieur- und Interieurdesign zieht – wie etwa beim Tankdeckel aus Aluminium, bei den runden Lüftungsauslässen, der Einfassung der Schaltkulisse und dem markanten Schaltknauf. Die zweite TT-Generation wird 2006 (Coupé) und 2007 (Roadster) vorgestellt und basiert auf der Plattform der zweiten Generation des Audi A3. Erstmals kommt das adaptive Dämpfersystem „Audi magnetic ride“ zum Einsatz. Es ist optional erhältlich und passt die Arbeitsweise der Stossdämpfer kontinuierlich dem Profil der Strasse und dem individuellen Fahrstil an. 2008 erscheint das Sportmodell TTS mit einem 2-Liter-Turbomotor und 272 PS, ein Jahr später folgt der TT RS mit einem 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbomotor mit 340 PS und 360 PS im

Audi TT RS plus. Im Jahr 2008 bringt die Marke mit den Vier Ringen den TT 2.0 TDI quattro auf den Markt – als ersten Seriensportwagen der Welt, der einen Dieselmotor als Antrieb nutzt.

Die dritte Generation des Audi TT geht 2014 an den Start – und erneut senkt Audi beim TT-Generationenwechsel das Gewicht: Das TT Coupé* mit 2.0-TFSI-Motor und Handschaltung wiegt nur 1.230 Kilogramm, das sind bis zu 50 Kilogramm weniger als zuvor. Die unverwechselbare Linienführung des Ur-TT von 1998 haben die Designer auch beim neuen TT* und TT RS* modern interpretiert und um viele dynamische Facetten bereichert, generationenübergreifend treu bleibt man dem runden Tankdeckel mit typischem TT-Schriftzug. Im Profil erinnern ebenfalls viele Details bewusst an den Design-Klassiker der ersten Generation. In technischer Hinsicht hält der TT der dritten Generation eine Reihe von Innovationen bereit: So debütiert mit diesem Modell das Audi virtual cockpit, ein volldigitales Kombiinstrument mit hochdetaillierten, vielseitigen Darstellungen, das die analogen Instrumente und den MMI-Monitor ablöst. 2016 beginnt im Audi TT RS eine neue Ära für die Lichttechnologie in der Automobilbranche: Erstmals setzt Audi die OLED-Technologie, organische LEDs, ein. Auch die Motorenpalette des Sportwagens hat einiges zu bieten: Das Topmodell ist zunächst der Audi TTS mit 2-Liter-Turbomotor und 310 PS, ab 2016 folgt der TT RS mit dem 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbomotor, einem der emotionalsten Aggregate bei den Vier Ringen: Dieser Motor sorgt mit seinen 400 PS nicht nur für einen sportlichen Sound, sondern wird neunmal in Folge als „International Engine of the Year“ ausgezeichnet.

AMAG Import AG

PR Manager Audi Schweiz

Rebecca Lindemann

Mobile: +41 79 763 69 41

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch/charging-hub

www.audipress.ch

www.audi-mediacyber.com



Audi Schweiz, vertreten durch die AMAG Import AG, steht für sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität, progressives Design sowie modernste Technik und Innovation. Der Audi Konzern gehört ausserdem zu den weltweit führenden Herstellern von nachhaltigen Premium-Automobilen und setzt bei Alternativen Antrieben sowie Elektromobilität neue Massstäbe. Unsere Vision: «Shaping the future of premium mobility».

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi TT Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,2 - 6,7;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 185 - 151

Audi TT Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 6,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 191 - 155

Audi TTS Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,3;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 190 - 187

Audi TTS Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,6-8,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 195 - 192

Audi TT RS Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,0 - 8,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 203 - 201

Audi TT RS Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,3-9,2;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 210 - 208

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 149 g/km (WLTP). Provisorischer CO₂-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 118 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2023 bis 31.12.2023. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.