



Audi TT RS Coupé quattro S tronic

Dreitüriges Coupe der Mittelklasse (294 kW / 400 PS)

Eckdaten wie Fünfzylinder-Turbobenziner mit 2,5 Liter Hubraum und einer Leistung von 400 PS sowie einem Drehmoment von 480 Nm gepaart mit Allradantrieb versprechen Fahrspaß pur. Auch die Optik des 1,3 m flachen TT RS hält, was die Zahlen versprechen. Riesige Lufteinlässe und zur Mitte hin spitz zulaufende Scheinwerfer vorn sowie ein Heckspoiler und Diffusor am Heck untermauern die Ambitionen des Sportcoupés. Dank der spontan ansprechenden Progressivlenkung, des optionalen adaptiven Fahrwerks und nicht zuletzt des geringen Radstandes von 2,5 m lässt sich der Audi präzise und agil über kurvige Straßen bewegen - wer den Grenzbereich des Sportlers ausreizen möchte, sollte das allerdings auf entsprechenden Strecken und nicht im öffentlichen Straßenverkehr tun. Zum Fahrspaß trägt zudem der Motorsound bei. Nur das Doppelkupplungsgetriebe reagiert bei sportlicher Fahrweise etwas zu unentschlossen - da macht manuelles Schalten mehr Spaß und sorgt für ein verbindlicheres Ansprechen. Platzangebot und Fahrkomfort fallen einem Coupé entsprechend eingeschränkt aus, reichen im Alltag allerdings meist aus. Wer sich für einen TT RS entscheidet, darf sich jedoch nicht nur an hohen Leistungswerten erfreuen, sondern muss auch hohe Zahlen beim Verbrauch und den Anschaffungskosten in Kauf nehmen. Im Eco-Test konsumiert das Coupé durchschnittlich 9,0 l/100 km und Audi verlangt für den TT RS mindestens 66.400 Euro. **Konkurrenten:** u.a.: BMW M2, Infiniti Q60, Lotus Evora, Porsche Cayman S.

- + saubere Verarbeitung, souveräne Fahrleistungen und -eigenschaften, sehr gutes optionales LED-Licht
- hoher Verbrauch und Schadstoffausstoß, kaum aktive Sicherheitsausstattung erhältlich, wenig Platz im Fond, hohe Kosten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **4,6**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 4,5 |
| | Stadtverkehr | 3,1 |
| | Senioren | 4,3 |
| | Langstrecke | 3,4 |
| | Transport | 4,3 |
| | Fahrspaß | 1,0 |
| | Preis/Leistung | 3,8 |

EcoTest ★☆☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Das TT RS Coupé präsentiert sich bis auf ein paar kleine Nachlässigkeiten, die auf den ersten Blick im Verborgenen sind, Audi-typisch hochwertig verarbeitet. Die fein gefertigte Karosserie deutet mit dem kräftigen Stoßfänger samt großer Lufteinlässe und integriertem Singleframe mit quattro-Schriftzug vorn sowie dem feststehenden Heckspoiler und Diffusor am Heck das Leistungsniveau an, das im Audi steckt. Optische Spielereien wie das in die Rückleuchten integrierte TT- und Audi-Logo lassen die Herzen von Autoliebhabern höher schlagen. Der

Innenraum besticht nicht nur mit ebenfalls mustergültiger Verarbeitung, sondern auch mit feinen Materialien wie Leder-, und Alcantara-Bezügen. Ziernähte und Carbon-Elemente werben das Interieur auf - vieles muss aber extra bezahlt werden. Die Kunststoffe sind weitgehend geschäumt, nur hinten finden sich im unteren Bereich harte Oberflächen. Der Unterboden ist entsprechend einem Sportwagen weitgehend verkleidet und aerodynamisch optimiert.

3,8 Alltagstauglichkeit

Coupé-typisch bietet der Audi TT lediglich zwei Türen und nur vier Sitzplätze - allein das schränkt die Alltagstauglichkeit stark ein. Weitere Faktoren sind die geringe Zuladung von nur 335 kg und die geringe Reichweite. Mit einer Tankfüllung lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs rund 610 km zurücklegen. Praktisch im Alltag ist der integrierte

Einfüllstützen: Nach dem Öffnen der Tankklappe braucht kein Deckel mehr abgeschraubt werden. Der Wendekreis fällt mit 11,1 m befriedigend aus. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden.

⊖ Stütz- und Anhängelasten sind beim TT unzulässig.

2,5 Licht und Sicht

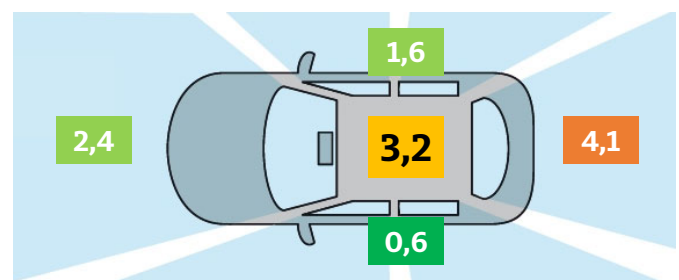
Das umliegende Verkehrsgeschehen lässt sich aufgrund der niedrigen Sitzposition nur mäßig überblicken. Die Karosserieenden des Coupés entziehen sich ebenfalls dem Blick des Fahrers, allerdings lässt sich das hintere Ende beim TT RS aufgrund des Heckspoilers zufriedenstellend abschätzen. Immerhin helfen beim Rangieren Parksensoren vorn wie hinten ab Werk. Ergänzend lässt sich die empfehlenswerte Rückfahrkamera mit dynamischen Führungslinien ordern.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der TT RS nicht über ein befriedigendes Resultat hinaus. Während der Blick nach vorn nicht zu stark eingeschränkt wird,

beeinträchtigen die massiven und schräg verlaufenden Dachsäulen hinten das Sichtfeld stark. Die Außenspiegel dürften ein etwas größeres Sichtfeld bieten, immerhin besitzt der linke zumindest einen zusätzlichen asphärischen Bereich.

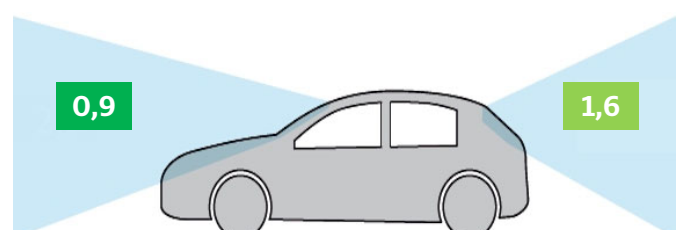
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die massiven Dachsäulen und das hoch angesetzte, schmale Heckfenster schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Niedrige Hindernisse lassen sich sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrnehmen.

Neben serienmäßigen LED-Scheinwerfern sind für den TT RS optional die im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich. Sie bieten den Vorteil, dass die Fahrbahn stets bestmöglich ausgeleuchtet wird und zur Blendvermeidung vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge ausschattiert werden. Zudem werden in Kurven weitere LEDs zugeschaltet, die den seitlichen

3,8 Ein-/Ausstieg

Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung samt Komfortöffnung/-schließung der Seitenscheiben ist für den TT auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die langen Türen sind in engen Parklücken nachteilig und werden an Steigungen nur in zwei Positionen zuverlässig offen gehalten - in der Ebene aber an jeder beliebigen Stelle zwischen der ersten und der zweiten Arretierung.

⊖ Aufgrund der niedrigen Sitzposition, der breiten Schweller sowie der massiven Wangen der Sportsitze steigt

3,8 Kofferraum-Volumen

Das gemessene Kofferraum-Volumen fällt insgesamt erwartungsgemäß gering aus. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 250 l und bis unter das Dach 330 l bzw. vier Getränkekisten Platz. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf 480 l bis zur Fensterkante und 660 l bis unter das Dach.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der kleine Kofferraum lässt sich aufgrund des rechteckigen Formats gut nutzen, zumindest wenn man mehrere kleinere Gegenstände einlädt - sperriges Gut lässt sich kaum transportieren. Die hohe Ladekante (81 cm über der Fahrbahn; 23 cm über dem Kofferraumboden) ist im Alltag allerdings unpraktisch und erfordert sowohl beim Ein- als auch Ausladen ein weites Anheben des Gepäcks.

⊕ Ordert man das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket, wird das Ladeabteil mit einer zweiten Lampe beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich zwar mittig geteilt umklappen, dies ist aber aufgrund der fehlenden Fondtüren nur umständlich möglich. Kleine Gegenstände lassen sich serienmäßig kaum gegen Verrutschen sichern. Ordert man

Bereich zusätzlich ausleuchten. Reaktionsschnelle LED-Rückleuchten mit dynamischem Blinklicht gehören zum Serienumfang.

Gegen Aufpreis gibt es zudem automatisch abblendende Spiegel außen und innen.

⊖ Ein Heckwischer wird beim TT nicht verbaut und ist auch nicht gegen Aufpreis zu haben.

man selbst vorn unbequem ein und aus. Zudem fehlen am Dach Haltegriffe, die das Ganze etwas erleichtern könnten. In den Fond kommt man trotz der Vordersitze mit Einstiegshilfe aufgrund des stark eingeschränkten Platzangebotes nur erschwert.

Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 250 l Gepäck fasst der Kofferraum des TT RS.

⊖ Große Personen können sich am abstehenden Schloss leicht den Kopf stoßen.

das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket erhält man immerhin ein Halteband an der Seitenverkleidung und ein Netz.

3,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des TT RS ist aufgrund des fehlenden Bildschirms auf dem Armaturenbrett und der reduzierten Schalteranzahl übersichtlich. Alle Informationen werden im Kombiinstrument hinter dem Lenkrad dargestellt. Die Menüführung des aktuellen MMI-Bediensystems und die Zuordnung der entsprechenden Bedientasten sind nicht auf den ersten Blick durchschaubar. Das gestaltet sich besonders für Audi-Neulinge schwierig, wenn man in die Tiefen des Systems vordringen möchte und erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung. Das Virtual Cockpit ersetzt das Hauptdisplay vollständig, alle Anzeigen wie Multimedia/Navigation/Einstellungen werden dort neben den klassischen Anzeigen (Tacho/Drehzahlmesser) angezeigt. Die Größe der Darstellung bzw. der Rundinstrumente lässt sich nach Belieben kleiner oder größer darstellen, der Fahrer hat die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstrumentes und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen. Für den Beifahrer kann das ein Ärgernis darstellen, da er sich stark in Richtung Fahrer lehnen muss, um Einstellungen am Multimedia- und Navigationssystem erkennen zu können.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich auf die Statur des Fahrers einstellen. Der Motorstart erfolgt (anfangs ungewohnt) über Drücken der im Lenkrad untergebrachten Starttaste, die perfekt zur Hand liegt. Bei der Bedienung der Klimaautomatik hatte der Designer das Sagen. Alle Bedienelemente (inkl. Sitzheizung) sind mittig

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi TT RS einiges von dem zu bieten, was derzeit auf dem Markt ist - leider verlangt Audi für das meiste Aufpreis. Ab Werk gibt es ein Radio samt acht Lautsprechern und CD-Laufwerk, USB-, AUX- und SD-Anschluss. Optional bekommt man u. a. ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten, eine Festplatte für Musik (10 GB), einen Internetzugang sowie einen WLAN-Hotspot. Im Navigationspaket enthalten sind

2,8 Raumangebot vorn

Kopf- und Beinfreiheit reichen für Personen bis gut 1,90 m. Das Raumempfinden ist aber dennoch aufgrund der flach verlaufenden Dachsäulen, der schmalen Seitenfenster und

in den Lüftungsdüsen untergebracht. Hat man sie dort entdeckt, erstaunt die Bedienfreundlichkeit. Sie sind hoch eingebaut, gut zu erreichen und logisch aufgebaut. Sämtliche Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Sowohl das Abblendlicht als auch die Scheibenwischer werden serienmäßig per Sensor aktiviert.

⊖ Im Kombiinstrument finden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Fahrlicht, Nebelscheinwerfer oder die Nebelschlussleuchte an sind. Hinzu kommt, dass der Tankinhalt nur recht grob über ein digitales Balkendiagramm dargestellt wird. Die Sitzheizung des Beifahrers kann aufgrund der Entfernung vom Fahrer nicht umstandslos bedient werden.



Verarbeitung und Materialanmutung liegen im Audi auf höchstem Niveau. Die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt, auch wenn das MMI-Bediensystem viel Einarbeitung erfordert.

zudem ein DVD-Laufwerk und eine Bluetooth-Schnittstelle sowie ein Touchpad mit Handschrifterkennung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem DAB und ein Bang & Olufsen Soundsystem. Darüber hinaus kann das Mobilfunktelefon induktiv geladen werden und das Handy via Apple Car Play oder Android Auto mit dem Fahrzeug gekoppelt werden.

des dunklen Innenraums allenfalls zufriedenstellend. Die knapp bemessene Innenbreite tut ihr Übriges.

5,5 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond geht es sehr eng zu, die Sitze sind seitens des Herstellers auch nur für Personen/Kinder bis zu einer Größe von 1,45 m zugelassen. Mit dem Standardmessverfahren konnte das Raumangebot aus Platzmangel nicht überprüft werden. Auch das Raumempfinden ist stark eingeschränkt.

3,9 Innenraum-Variabilität

Um die Variabilität ist es nicht gut bestellt und auch das Ablagenangebot fällt überschaubar aus. Immerhin gibt es gegen Aufpreis Ablagemöglichkeiten unter den Vordersitzen und Netze an den Lehnen. Das Handschuhfach ist beleuchtet, gekühlt und abschließbar, fällt aber klein aus.



Im Fond des TT RS finden sich lediglich bessere Notsitze. Besser, man verwendet den Platz als zusätzlichen Stauraum.

3,1 KOMFORT

3,6 Federung

Der Audi TT RS ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute Sportfahrwerk mit adaptiven Dämpfern (Audi Magnetic Ride).

Die Abstimmung ist klar auf Dynamik und Sportlichkeit ausgelegt. Der TT RS liegt wie ein Brett auf der Straße, reicht Einzelhindernisse und Querfugen trotz der adaptiven Dämpfverstellung aber recht kräftig durch. Grobe Un-

ebenheiten werden deutlich von den Insassen wahrgenommen, kleinere Anregungen und Unebenheiten schluckt das Fahrwerk ordentlich. Dennoch: Im Comfort-Modus wird noch genügend Restkomfort geboten, sodass auch längere Fahrten nicht zwingend zur Belastungsprobe werden.

⊖ Der Dynamic-Modus bringt spürbar mehr Härte ins Fahrzeug und bietet kaum noch Alltagsnutzen.

2,5 Sitze

⊕ Der TT RS ist serienmäßig mit manuell einstellbaren Sportsitzen vorn ausgestattet, die zudem in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen besitzen. Gegen Aufpreis sind die Sitze wie im Testwagen elektrisch justierbar und die Seitenwangen an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassbar - insgesamt zeigen sich die Sitze aber dennoch schmal.

Mit den einstellbaren Wangen bieten die eng geschnittenen Sitze jedoch einen ausgezeichneten

Seitenhalt. Die Polsterung ist recht straff, sorgt aber auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Auch dank der optionalen und verstellbaren Mittelarmlehne kann der Fahrer eine bequeme Sitzposition einnehmen.

⊖ Die Rücksitze sind nur für Personen bis zu einer Größe von 1,45 m zugelassen und bieten keine bequeme Sitzposition. Der Kniewinkel ist unbequem und es fehlt an allen Ecken und Enden an Platz.

3,7 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 70,9 dB(A) hoch aus. Während sich der Motor im Standard-Modus noch angenehm im Hintergrund hält, zeigt sich das Aggregat im Sport-Modus stark präsent und auch die Schaltgeräusche werden deutlich lauter wahrgenommen - im Stadtgebiet sollte man aus Rücksicht den Bewohnern gegenüber auf den Dynamic-Modus verzichten.

Windgeräusche treten erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten in den Vordergrund, insgesamt fallen sie aber nicht störend auf. Was nicht gefällt, sind allerdings die Fahrwerksgeräusche. Bei groben Unebenheiten poltern die Achsen gelegentlich, das hört sich nicht sehr souverän an und passt auch nicht zum sonstigen Qualitätseindruck.

3,0 Klimatisierung

⊕ Der TT RS ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik samt Umluftregelung mittels Luftgütesensor und Sonnenstands- sowie Feuchtigkeitssensor ausgestattet. Die Bedienung der Klimaanlage ist anfangs etwas ungewohnt, da die Bedienelemente in die Luftdüsen integriert wurden und es kein separates Bedienteil wie üblich gibt.

Eine Sitzheizung vorn gehört zum Serienumfang, abgedunkelte Scheiben im Fond müssen extra bezahlt werden.

⊖ Man merkt, dass der TT für zwei Personen konzipiert wurde: Unter den Vordersitzen fehlen Luftaustrittsdüsen und die hinteren Scheiben lassen sich nicht öffnen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

Im TT RS arbeitet ein neu entwickelter Aluminium-Fünfzylinder-Turbobenziner mit einem Hubraum von 2,5 Litern. Das Aggregat setzt auf ein kombiniertes Einspritzsystem aus Direkt- und Saugrohreinspritzung. Der Motor besitzt eine Spitzenleistung von 294 kW/400 PS und stellt im Drehzahlbereich von 1.700 bis 5.850 U/min ein maximales Drehmoment von 480 Nm zur Verfügung. Laut Hersteller ist der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 bereits nach 3,7 s abgeschlossen und die Höchstgeschwindigkeit liegt standardmäßig bei 250 km/h. Gegen Aufpreis ist der Audi erst bei Tempo 280 abgeregelt.

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen überzeugt das 1,5 t schwere Coupé mit dem Direktschaltgetriebe auf ganzer Linie. Sowohl das schnelle Einfädeln in den fließenden Verkehr als auch kurze Zwischensprints stellen den Audi vor keinerlei Herausforderung. Der simulierte Überholvorgang ist bereits nach 2,2 s abgeschlossen.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Fünfzylinder überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum und besitzt im Normal-Modus zwar eine sportliche, aber nicht zu aufdringliche Akustik. Der Motor selbst spricht spontan an, er braucht aber etwas Zeit, bis Ladedruck aufgebaut ist und der Motor das volle Drehmoment zu Verfügung stellt. Dann marschiert der TT RS aber brachial nach vorn. Was allerdings etwas stört, ist das recht träge Ansprechen des Getriebes. Vor Allem wenn

man von einer Konstantfahrt in starkes Beschleunigen übergeht, dauert es, bis das Getriebe den idealen Gang gewählt hat.

⊖ Im Dynamik-Modus arbeitet das Aggregat laut und untermalt Schaltvorgänge mit einem lauten Knallen. Was die Herzen von Sportwagenfans höher schlagen lässt, belastet jedoch die Umwelt unnötig.

1,4 Schaltung/Getriebe

Der TT RS ist ab Werk mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic ausgestattet. Das Getriebe wechselt die Gänge selbst sehr zügig, die Elektronik braucht bei plötzlicher Leistungsforderung aber zum Teil lange, bis der geeignete Gang gefunden ist. Schaltet man manuell, beispielsweise per Paddel am Lenkrad, werden die Gangwechsel blitzschnell durchgeführt. Audi hat die sieben Fahrstufen weit gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt

dementsprechend lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle des Turbobenziners mit gerade einmal 2.300 Touren.

Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig, für die Autohold-Funktion verlangen die Ingolstädter unverständlicherweise einen Aufpreis.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ In Punkto Fahrdynamik glänzt der TT RS. Das Coupé lässt sich leichtfüßig und agil über kurvige Landstraßen dirigieren und liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten souverän auf der Straße. Eine überzeugende Vorstellung liefert der Audi auch im ADAC Ausweichtest. Das Coupé reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich mit einem leicht drängenden Heck durch den Parcours fahren. Dabei bleibt das Coupé aber stets lenkbar und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Gefühl. Die möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten liegen hoch.

Etwas anspruchsvoller für den Fahrer sind Lastwechsel in

Kurven oder gar ein Bremsimpuls in einer Kurve, denn dann drängt das agile Heck des Coupés recht kräftig - effektive ESP-Eingriffe unterstützen den Fahrer jedoch dann und stabilisieren den Audi.

Dank Allradantrieb hat der TT RS auch auf rutschigem Untergrund genügend Traktion, um vorwärts zu kommen.

⊖ Spurrinnen haben recht deutlichen Einfluss auf die Richtungsstabilität, was nicht so recht zum sonst souveränen Fahrverhalten passen mag.

1,3 Lenkung

Der TT RS ist serienmäßig mit einer Progressivlenkung ausgestattet. Dabei wird die Lenkunterstützung entsprechend der Fahrgeschwindigkeit angepasst und der Lenkwinkel wird mit mehr Lenkeinschlag direkter. Die Lenkunterstützung lässt sich auch via drive select anpassen.

⊕ Beim Rangieren ist nur ein geringer Lenkaufwand nötig: von Anschlag bis Anschlag sind es nur rund zwei Lenkradumdrehungen. Die Lenkung spricht in allen Geschwindigkeitsbereichen spontan an und bietet dem Fahrer eine sehr gute Rückmeldung. Auch dank des guten Lenkgefühls lässt sich der TT RS auf kurvigen Landstraßen sauber positionieren und exakt über diese dirigieren.

1,8 Bremse

⊕ Bereits die serienmäßige Stahl-Bremsanlage des TT RS überzeugt. Vorn sind gelochte Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 370 mm verbaut, an der Hinterachse besitzen die Bremsscheiben einen Durchmesser von

310 mm. Damit kommt der Audi bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 33,4 m zum Stehen.

Gegen Aufpreis von 330 Euro sind rote Bremssättel erhältlich.

3,3 SICHERHEIT

3,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die angebotene aktive Sicherheitsausstattung des TT RS fällt nach heutigen Maßstäben nicht sehr umfangreich aus. Neben dem obligatorischen ESP und einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ist der Audi ab Werk noch zusätzlich mit einem Spurhalteassistenten ausgestattet. Einen Spurwechsel/Totwinkelassistenten sowie eine Verkehrszeichenerkennung gibt es gegen Aufpreis. Dass eine Geschwindigkeitsregelanlage sowie ein Begrenzer extra bezahlt werden müssen, ist aber dreist.

⊖ Weitere Assistenzsysteme wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und ein Notbremssystem, die auch bei vielen anderen Audi-Modellen angeboten werden, sind für den TT RS nicht erhältlich.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Insassenschutz erreicht der TT im ADAC Crashtest 81 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt vier von fünf Sternen (Test: 02/2015). Front- sowie Seitenairbags vorn und durchgängige Kopfairbags schützen die Insassen. Während die vorderen Gurte Kraftbegrenzer und Straffer besitzen, sind die hinteren Gurte nur mit Kraftbegrenzern ausgestattet.

Vorn reichen die integrierten Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis zu einer Größe von rund 1,75 m.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es ein automatisches Notrufsystem (Audi connect). Nach einem Unfall wird der Audi serienmäßig bis zum Stillstand abgebremst, um eine mögliche Folgekollision zu vermeiden.

⊖ Im Fond fehlen vollwertige Kopfstützen. Diese sind nur in den Sitzlehnen angedeutet.

3,7 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der Audi TT 68 Prozent der möglichen Punkte. Gegen Aufpreis gibt es Isofix für den Beifahrerplatz. Gurtanlenkpunkte und Gurtlänge sind vorn günstig, hohe Kindersitze lassen sich aber unter Umständen nicht montieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | nicht erhältlich |
|  | Kollisionswarnung | nicht erhältlich |
|  | City-Notbremssystem | nicht erhältlich |
|  | vorausschauendes Notbremssystem | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | nicht erhältlich |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | nicht erhältlich |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Option |
|  | Tempomat | Option |
|  | Abstandsregeltempomat | nicht erhältlich |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Option |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | nicht erhältlich |
|  | Head Up Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

⊖ Aufgrund der fehlenden Fondtüren und des geringen Platzangebots lassen sich Kindersitze im Fond nur mühevoll und umständlich befestigen - auch trotz des serienmäßigen Isofix-Systems im Fond. Eine alternative Gurtmontage wird durch die ungünstigen Anlenkpunkte zusätzlich erschwert.

Hohe Kindersitze lassen sich im Fond ebenso wenig unterbringen wie Babyschalen mit Basis und Stützfuß, da der Platz schlichtweg nicht ausreicht.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest (Test 02/2015) erreichte der TT mit einer aktiven Motorhaube 82 Prozent der möglichen Punkte. Dennoch bergen vor allem die A-Säulen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

4,7 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

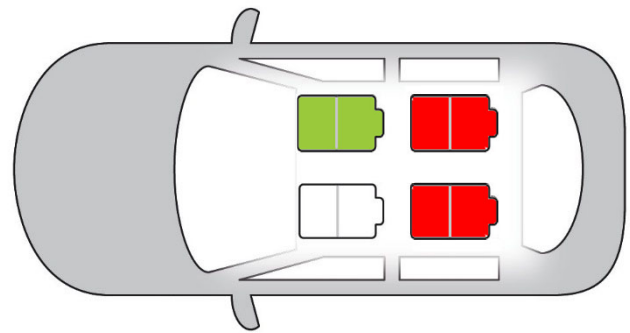
⊖ In diesem Kapitel kommt die hohe Motorleistung ebenfalls zum Tragen, allerdings nicht positiv. Der im EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 243 g/km - dafür gibt es lediglich zwei Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 9,0 Litern Super auf 100 Kilometer. Trotz Start-Stopp-System konsumiert der TT RS innerorts sehr hohe 10,6 l/100 km. Doch auch außerorts und auf der Autobahn überzeugt der Kraftstoffverbrauch nicht: hier sind es 7,7 bzw. 9,6 l/100 km.

3,9 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel liefert der TT RS ebenfalls kein überzeugendes Ergebnis ab. Je nach Messzyklus fallen unterschiedliche Schadstoffgruppen negativ auf. So liegen beispielsweise zum Teil der CO-Ausstoß oder auch die Partikelanzahl und -masse auf hohem Niveau. In der Summe reicht es in diesem Kapitel nur für 21 und insgesamt im

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 10,6 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 7,7 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 9,6 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 9,0 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

EcoTest zu 23 Punkten, was lediglich einem Stern entspricht.

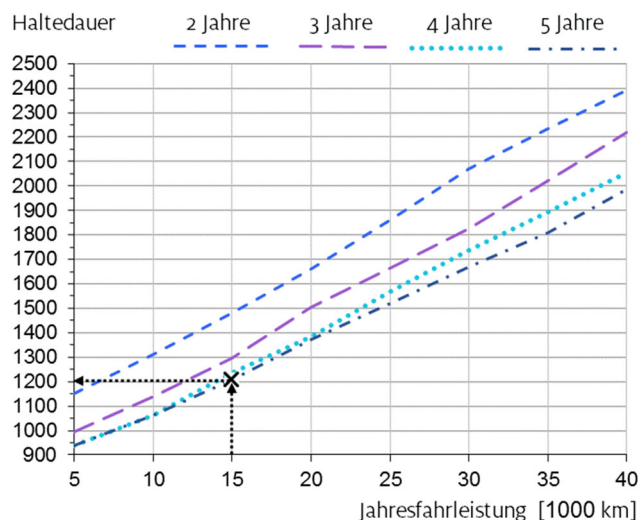
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Für einen TT RS muss man tief in die Tasche greifen, der Grundpreis liegt bei 66.400 Euro. Dafür sind aber auch schon LED-Scheinwerfer, eine Klimaautomatik, Licht- und Regensensor an Bord. Für automatisch abblendende Spiegel, das bessere Matrix LED-Licht sowie ein Navigationssystem verlangt Audi allerdings Aufpreis. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt für einen Benziner hohe 234 Euro. In die Werkstatt muss der TT RS entsprechend der variablen Serviceanzeige, spätestens aber nach 30.000 Kilometern oder nach zwei Jahren. Die Spritkosten und auch die Ausgaben für die Versicherung fallen hoch aus. Besonders die Kaskoeinstufungen sind ungünstig. Audi gewährt eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug, sechs Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1205 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | TT Coupé 1.8 TFSI | TT Coupé 2.0 TFSI | TT Coupé 2.0 TDI ultra | TTS Coupé quattro | TT RS Coupé quattro S tronic |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------------|
| Aufbau/Türen | CP/3 | CP/3 | CP/3 | CP/3 | CP/3 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1798 | 4/1984 | 4/1968 | 4/1984 | 5/2480 |
| Leistung [kW (PS)] | 132 (180) | 169 (230) | 135 (184) | 228 (310) | 294 (400) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 250/1250 | 370/1600 | 380/1750 | 380/1800 | 480/1700 |
| 0-100 km/h [s] | 6,9 | 6,0 | 7,1 | 4,9 | 3,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 241 | 250 | 241 | 250 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,8 S | 5,9 S | 4,6 D | 7,1 S | 8,2 S |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 134 | 137 | 122 | 164 | 187 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/22/23 | 14/24/23 | 14/24/23 | 14/24/23 | 14/27/25 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 114 | 124 | 244 | 178 | 234 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 701 | 753 | 734 | 957 | 1205 |
| Preis [Euro] | 32.950 | 36.350 | 37.150 | 50.350 | 66.400 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|--------------------------------|
| 5-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b | |
| Hubraum | 2.480 ccm |
| Leistung | 294 kW/400 PS bei 5.850 1/min |
| Maximales Drehmoment | 480 Nm bei 1.700 1/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 250 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 3,7 s |
| Verbrauch pro 100 km | 8,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 187 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,1 m ² /0,23 |
| Klimaanlage Kältemittel | R134a |
| Reifengröße (Serie) | 245/35 R 19 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.191/1.832/1.344 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.515/325 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 305/712 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | -/75 kg |
| Tankinhalt | 55 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Ungarn, Győr |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 2,2 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.300 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,4 m |
| Reifengröße Testwagen | 255/30 R20 92Y |
| Reifenmarke Testwagen | Pirelli P Zero |
| Wendekreis links/rechts | 11,1 m |
| EcoTest-Verbrauch | 9,0 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 10,6/7,7/9,6 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 206 g/km (WTW* 243 g/km) |
| Reichweite | 610 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70,9 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.970 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.505/335 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 250/480/660 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 159 Euro | Werkstattkosten | 147 Euro |
| Fixkosten | 152 Euro | Wertverlust | 747 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.205 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 234 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 14/27/25 | | |
| Basispreis TT RS Coupé quattro S tronic | 66.400 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 01.08.2016 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 86.535 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 9.620 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|--|-----------------------|
| Adaptives Fahrwerk | 900 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht (Matrix LED-Scheinwerfer) | Serie/920 Euro° |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent (Matrix LED-Scheinwerfer) | 920 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | 300 Euro°/300 Euro°/- |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | 450 Euro°/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | 150 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 820 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | - |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | - |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | 550 Euro° |

INNEN

| | |
|--|-----------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/Serie/Serie/320 Euro° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | 340 Euro° |
| Navigationssystem | 2.490 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie/- |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | 255 Euro°/295 Euro |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalliclackierung | ab 690 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

4,6

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 3,1 | Motor/Antrieb | 1,3 |
| Verarbeitung | 1,5 | Fahrleistungen | 0,8 |
| Alltagstauglichkeit | 3,8 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,0 |
| Licht und Sicht | 2,5 | Schaltung/Getriebe | 1,4 |
| Ein-/Ausstieg | 3,8 | Fahreigenschaften | 1,8 |
| Kofferraum-Volumen | 3,8 | Fahrstabilität | 2,0 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 3,3 | Lenkung | 1,3 |
| Kofferraum-Variabilität | 3,1 | Bremse | 1,8 |
| Innenraum | 3,0 | Sicherheit | 3,3 |
| Bedienung | 2,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 3,5 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,1 | Passive Sicherheit - Insassen | 3,0 |
| Raumangebot vorn | 2,8 | Kindersicherheit | 3,7 |
| Raumangebot hinten | 5,5 | Fußgängerschutz | 2,4 |
| Innenraum-Variabilität | 3,9 | Umwelt/EcoTest | 4,7 |
| Komfort | 3,1 | Verbrauch/CO ₂ | 5,5 |
| Federung | 3,6 | Schadstoffe | 3,9 |
| Sitze | 2,5 | | |
| Innengeräusch | 3,7 | | |
| Klimatisierung | 3,0 | | |

Stand: Juli 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand