

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

September 2016

Audi TT RS Coupé und TT RS Roadster: die sportliche Speerspitze der Baureihe

Kompaktfassung	2
Kurzfassung	4
Auf einen Blick	7
Langfassung	9
· Der Motor	9
· Die Kraftübertragung	11
· Das Fahrwerk	11
· Die Karosserie	13
· Das Exterieurdesign	15
· Der Innenraum	16
· Bedienung und Anzeige	17
· Infotainment und Audi connect	19
· Die Ausstattung	21
· Historie Fünfzylinder-Motoren	22

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

*Die Verbrauchs- und Emissionswerte aller im Text genannten und auf dem deutschen Markt verfügbaren Modelle entnehmen Sie der Auflistung auf der letzten Seite dieser Basisinformation.

Dynamisches Doppel: TT RS Coupé und TT RS Roadster

Audi schickt den stärksten TT aller Zeiten ins Rennen. Sein neu entwickelter Fünfzylinder liefert 400 PS, begleitet von einem unverkennbaren Sound. Fahrspaß – garantiert!

Muskulöse Front, große Lufteinlässe, tiefliegender Spoiler, feststehender Heckflügel – der Audi TT RS* lässt auf den ersten Blick erahnen, wie viel Kraft unter seiner windschnittigen Hülle steckt. Sein neuer Fünfzylinder aus Aluminium leistet 400 PS – 60 mehr als der Vorgänger. Satte 480 Newtonmeter wirken auf Vorder- und Hinterräder, eine Traktionskontrolle managt die maximale Beschleunigung mit minimalem Schlupf. So sprintet das Coupé in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Roadster in 3,9 Sekunden. Schneller war kein TT bisher. Den fulminanten Durchzug begleitet der typische Fünfzylinder-Sound – Musik in den Ohren von PS-Puristen. Er gelangt über eine RS-Abgasanlage mit zwei großen, ovalen Endrohren ins Freie. Ein Blickfang am Heck sind zudem die neuen Matrix OLED-Leuchten im 3D-Design, erstmals in einem Serien-Audi.

So viel Power braucht ein straffes Fahrwerk-Setup. Mit nur 1,34 Meter duckt sich der Audi TT RS nah an den Asphalt, erobert Kurven ebenso leichtfüßig wie beherrscht. Die direkte Lenkung gibt dem Fahrer das Gefühl, eins mit der Straße zu sein. Wie intensiv der Pilot auch am griffigen Sportvolant dreht, der tief montierte Sportsitz mit stark konturierten Wangen hält ihn fest in Position. Beim Roadster sorgt ein Schalter für Open-Air-Fahrspaß: Damit öffnet er sein Stoffverdeck – auch während der Fahrt bis etwa 50 km/h.

Innen zeigt sich der TT RS äußerst sportlich – mit Aluminium- oder Carbon-Elementen sowie RS-Schriftzügen. Wie beim Audi R8 startet der Fahrer den Motor direkt am Lenkrad – eine Inspiration aus dem Rennsport. Auch das Fahrdynamiksystem lässt sich über einen extra Bediensatelliten steuern. Es verändert den Charakter des TT RS auf Wunsch in vier Modi – von komfortorientiert bis betont dynamisch.

Die Anzeigen konzentrieren sich komplett auf den Fahrer. Das volldigitale Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Bildschirm bündelt alle wichtigen Informationen, von Geschwindigkeit über Drehzahl bis hin zur Navigation. Und nicht nur das: Ein spezieller RS-Screen gibt Aufschluss über Reifendruck, Drehmoment und g-Kräfte. Beim Erreichen einer bestimmten Drehzahl fordert die farbig unterlegte Skala den Piloten auf, per Lenkradpaddel oder Wählhebel hochzuschalten.

Um stets up to date zu sein, schöpft der Fahrer aus dem umfangreichen Infotainmentangebot. Ob Parkplatz-, Reise oder Verkehrsinformationen, die Abfrage von Kraftstoffpreisen, Wetter oder Online-Nachrichten – Audi connect holt vielfältige Dienste an Bord. Auch twittern können die Passagiere von unterwegs, wobei das System auf Wunsch Nachrichten vorliest. Ihr Smartphone oder Tablet vernetzen sie mit dem WLAN-Hotspot und surfen so im World Wide Web. Ausgewählte Apps vom Handy lassen sich direkt ins Audi virtual cockpit spiegeln. Mit der neuen Audi Sport Performance App kann der Fahrer Rundenzeiten auf der Rennstrecke hinsichtlich Geschwindigkeit, Zeitdifferenz, Lenkwinkel, g-Kräfte sowie Drehzahl, Bremsdruck und Gaspedalstellung vergleichen. Für einen vollen Akku sorgt das drahtlose Laden nach dem Qi-Standard. Dann ist das Smartphone für optimalen Empfang auch an die Bordantenne gekoppelt und verbindet den Fahrer auf Ansage mit dem gewünschten Gesprächspartner. Praktisch: Die Mikrofone der Freisprechanlage sind beim Roadster in die Gurtbänder integriert – hohe Sprachqualität garantiert.

Das Coupé kostet ab 66.400 Euro, der Roadster steht mit 69.200 Euro in der Preisliste.

Stärker denn je: Neues TT RS Coupé und neuer TT RS Roadster

Der Sound: unnachahmlich Fünfzylinder. Die Leistung: gewaltig mit 294 kW (400 PS). Die Traktion: unerschöpflich dank quattro-Antrieb. Der neue TT RS* ist ein Kraftpaket – als geschlossene und als offene Version.

„Das Herz der zweiten TT RS-Generation ist ein komplett neu entwickelter Fünfzylinder-Motor aus Aluminium“, sagt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der quattro GmbH. „Mit 400 PS leistet er 60 PS mehr als sein Vorgänger. Auch die neuen Matrix OLED-Heckleuchten unterstreichen die technologische Spitzenposition des Kompaktportlers.“

Beeindruckende Performance: der neue Fünfzylinder

Sieben Mal in Folge hat eine internationale Motorjournalisten-Jury den 2.5 TFSI zum „Engine of the Year“ gewählt. Jetzt hat Audi den Fünfzylinder in allen Bereichen weiterentwickelt – mit Leichtbaumaßnahmen, reduzierter innerer Reibung, gesteigerter Kraftentfaltung. Resultat: Das Turbo-Aggregat holt aus unverändert 2.480 cm³ Hubraum gut 17 Prozent mehr Leistung. Mit 294 kW (400 PS) ist es stärker als je zuvor. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht von 1.700 bis 5.850 Umdrehungen pro Minute bereit. Es sorgt für fulminanten Durchzug, den ein unverkennbarer Sound begleitet. Aufgrund der Zündfolge 1-2-4-5-3 zünden abwechselnd direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus mit sich. Das TT RS Coupé beschleunigt in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Roadster in 3,9 Sekunden – das entspricht dem Niveau von Supersportwagen. Den Top-Speed regelt Audi bei 250 km/h ab, auf Wunsch erst bei 280 km/h. Trotz gesteigerter Performance liegt der Verbrauch des TT RS Coupé bei nur 8,2 Liter pro 100 Kilometer. Der TT RS Roadster begnügt sich im Schnitt mit 8,3 Liter.

Für beste Traktion und reichlich Fahrspaß: der quattro-Antrieb

Die Kräfte des 2.5-TFSI-Motors fließen über eine blitzschnell schaltende Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Seine Lamellenkupplung verteilt die Kräfte frei zwischen den Achsen. Das sorgt für starken Grip und reichlich Fahrspaß. Die radselektive Momentensteuerung macht das Handling noch agiler und sicherer. Über das System Audi drive select kann der Fahrer den quattro-Antrieb und andere Komponenten wie Lenkung, S tronic, Motorcharakteristik und Abgasklappen beeinflussen. Dafür stehen die vier Modi comfort, auto, dynamic und individual zur Wahl.

Dynamik pur: das Fahrwerk

Sein hervorragendes Handling verdankt der Audi TT RS neben seinem niedrigen Gewicht dem sportlich abgestimmten Fahrwerk. Die RS-spezifisch abgestimmte Progressivlenkung vermittelt einen engen Kontakt zur Fahrbahn und macht ambitionierte Kurvenfahrten zum Vergnügen. Hinter den 19-Zoll-Rädern – auf Wunsch 20-Zoll-Schmiedeleichtbaurädern – arbeiten an der Vorderachse innenbelüftete, gelochte Stahlscheiben. Optional gibt es leichtere und besonders abriebfeste Kohlefaser-Keramikscheiben. Hinten kommt eine Mono-Block-Scheibe aus Stahl zum Einsatz. Auf Wunsch liefert Audi das RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiven Dämpfern in der magnetic ride-Technologie. Hier lässt sich die Dämpferkennlinie elektronisch beeinflussen. Die Regelung ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden.

Neuheit: Matrix OLED-Leuchten

Erstmals in einem Serien-Audi kommen auf Wunsch Heckleuchten in Matrix OLED-Technologie (Organic light emitting diode) zum Einsatz. Sie strahlen extrem homogen und präzise. Das Licht wirft keine harten Schatten und benötigt keine Reflektoren – das macht die OLEDs im 3D-Design effizient, leicht und optisch eindrucksvoll. Jede Rückleuchte enthält vier hauchdünne Einheiten – von innen nach außen kleiner werdend –, wobei die größte von ihnen einen TT-Schriftzug und die vier Audi-Ringe trägt. Serienmäßig erhält der TT RS LED-Rückleuchten sowie LED-Scheinwerfer. Letztere gibt es alternativ auch mit intelligent regelnden Matrix LED-Einheiten.

Athletisch-straft: das Exterieurdesign

Große Lufteinlässe, ein Singleframe-Grill mit neu gestaltetem Wabengitter und quattro-Schriftzug, ein fester Heckflügel und zwei große, ovale Abgasendrohre – das neue TT RS Coupé und der neue TT RS Roadster bringen geballte Power zum Ausdruck. An den Flanken unterstreichen aerodynamisch geformte Seitenschweller das sportliche Design. Beide Modelle messen 4,19 Meter in der Länge, 1,83 Meter in der Breite und 1,34 Meter in der Höhe.

Vom Rennwagen inspiriert: das Cockpit

Bedienung und Anzeige im neuen TT RS konzentrieren sich komplett auf den Fahrer. Alle Informationen erscheinen serienmäßig im volldigitalen Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Bildschirm. Der Fahrer kann zwischen drei Ansichten wählen, darunter einem speziellen RS-Screen, der den Drehzahlmesser in den Fokus rückt und unter anderem Informationen zu Reifendruck, Drehmoment und g-Kräften liefert. Darüber hinaus dient der Drehzahlmesser als Schaltanzeige: Arbeitet die Siebengang S tronic im manuellen Modus, schalten sich mit steigender Drehzahl grüne, orangefarbene und rote Segmente zu. Kurz bevor der Motor das Limit erreicht, blinkt die gesamte Skala rot auf. Das RS-Sportlederlenkrad inklusive Schaltwippen verfügt neben Multifunktionstasten erstmals im RS-Portfolio über zwei Bediensatelliten für Motorstart und -stopp sowie das Fahrdynamiksystem Audi drive select. Über die Soundtaste auf der Mittelkonsole kann der Fahrer die Abgasklappensteuerung und somit den Motorklang beeinflussen.

Beste Unterhaltung: Infotainment und Audi connect

Auch beim Infotainment bietet Audi jede Menge Highend-Technologien. Zu den Optionen gehören die MMI Navigation plus mit MMI touch inklusive Freitextsuche und natürlicher Sprachsteuerung sowie das Online-Modul Audi connect und der WLAN-Hotspot. Per Audi phone box lassen sich geeignete Mobiltelefone induktiv laden und für einen optimalen Empfang an die Bordantenne koppeln. Das Audi smartphone interface zeigt ausgewählte Apps vom Mobiltelefon direkt im Audi virtual cockpit an. Zum Vergleich von Rundenzeiten auf der Rennstrecke dient die Audi Sport Performance App. Sie bildet Geschwindigkeit, Zeitdifferenz, Lenkwinkel, g-Kräfte sowie Drehzahl, Bremsdruck und Gaspedalstellung auf dem Smartphone ab. Darüber hinaus ist die aktuelle Position des TT RS auf der Rennstrecke verzeichnet. Ein exzellentes Klangerlebnis an Bord schafft das Bang & Olufsen Soundsystem.

Audi TT RS Coupé und Audi TT RS Roadster

Motor und Kraftübertragung

- neu entwickelter 2.5 TFSI aus Aluminium mit dualem Einspritzsystem (direkt und ins Saugrohr), 294 kW (400 PS) – 60 PS mehr und gleichzeitig 26 Kilogramm leichter als der Vorgänger
- 480 Nm Drehmoment von 1.700 bis 5.850 Umdrehungen pro Minute
- von 0 auf 100 km/h: Coupé in 3,7 Sekunden, Roadster in 3,9 Sekunden
- Top-Speed: bei 250 km/h abgeregelt, auf Wunsch bei 280 km/h
- reduzierter Kraftstoffverbrauch trotz gesteigerter Performance: Coupé 8,2 Liter pro 100 Kilometer, Roadster 8,3 Liter pro 100 Kilometer
- unverkennbarer Sound: abwechselnd zünden direkt benachbarte und weit voneinander entfernte Zylinder; Steuerung der Abgasklappen per Soundtaste auf der Mittelkonsole
- Siebengang S tronic mit Launch Control

Fahrwerk

- permanenter Allradantrieb quattro mit elektro-hydraulischer Lamellenkupplung
- variable Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse
- serienmäßiges Fahrdynamiksystem Audi drive select mit vier Modi
- RS-spezifisch abgestimmte Progressivlenkung
- RS-Sportfahrwerk mit Vierlenker-Hinterachse, optional RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung
- Karosserie zehn Millimeter tiefergelegt gegenüber dem Audi TT
- 19-Zoll-Räder mit 245/35er Reifen serienmäßig; Option 20-Zoll-Räder mit 255/30er Reifen
- innenbelüftete, gelochte Stahlscheiben vorn, optional Kohlefaser-Keramikscheiben; Achtkolben-Bremssättel mit RS-Schriftzügen; Mono-Block-Scheiben hinten
- elektronische Stabilisierungskontrolle mit radselektiver Momentensteuerung und RS-spezifisch abgestimmter Sport-Stellung; auch komplett abschaltbar

Exterieurdesign und Karosserie

- athletisches Design: 4,19 Meter Länge, 1,83 Meter Breite, 1,34 Meter Höhe
- niedriger c_w -Wert: 0,32 beim Coupé, 0,33 beim Roadster

- Singleframe mit quattro-Schriftzug und Wabengitter, große Lufteinlässe, tiefer Spoiler, fester Heckflügel, Diffusoreinsatz, RS-Abgasanlage
- LED-Scheinwerfer serienmäßig; Option Matrix LED
- Matrix OLED-Heckleuchten – erstmals in einem Serien-Audi
- bis zu 35 Kilogramm leichter als der Vorgänger durch neuen Audi Space Frame: Leergewicht (ohne Fahrer): Coupé 1.440 Kilogramm, Roadster 1.530 Kilogramm
- Roadster mit elektrischem Stoffverdeck und elektrischem Windschott

Innenraum und Bedienung

- RS-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen; Roadster optional mit Kopfraumheizung
- Bedienung und Anzeigen auf den Fahrer fokussiert
- serienmäßiges Audi virtual cockpit mit 12,3-Zoll-Monitor und drei Ansichtsmodi, darunter ein spezieller RS-Screen
- RS-Sportlederlenkrad inklusive Schaltwippen mit zwei Bediensatelliten für Motorstart und -stopp sowie Audi drive select
- Gepäckraumvolumen: 305 Liter beim Coupé, 280 Liter beim Roadster

Farbe und Ausstattung

- neun Exterieurfarben, davon zwei RS-spezifische Lacke: Nardograu und Catalunyarot
- RS-spezifische Sitzbezüge mit Rautensteppung und Bicolor-Perforation
- drei Innenausstattungen wählbar, ein zusätzliches elegantes Ausstattungspaket über Audi exclusive
- RS-Designpakete in Rot und Grau sowie verschiedene Lederpakete optional
- Dekoreinlagen in Aluminium Race, optional in Carbon

Infotainment

- Modularer Infotainmentbaukasten der zweiten Generation
- MMI Navigation plus mit MMI touch inklusive Freitextsuche, natürlicher Sprachsteuerung und WLAN-Hotspot
- Audi connect mit LTE-Modul
- Audi MMI connect App kostenlos
- Audi phone box mit wireless charging
- Audi smartphone interface für Android und iOS – neu im TT RS
- neu: Audi Sport Performance App zum Vergleich von Rundenzeiten; Anzeige von Fahrzeugdaten (u.a. Drehzahl, Gang, Lenkwinkel, g-Kräfte)
- Bang & Olufsen Soundsystem
- Gurtbandmikrofone beim Roadster

TT RS Coupé und TT RS Roadster – Fahrspaß auf höchstem Niveau

400 PS Leistung, von 0 auf 100 km/h in 3,7 Sekunden, bis zu 280 km/h Top-Speed: Mit dem neuen Aluminium-Fünfzylinder-Motor liefern TT RS Coupé* und TT RS Roadster* eine überragende Performance ab. Erstmals in einem Serien-Audi verfügbar: Matrix OLED-Heckleuchten. Sie stehen wie das Audi virtual cockpit und das umfangreiche Infotainmentangebot einmal mehr für „Vorsprung durch Technik“.

„Mit der Kombination aus Fünfzylinder-Motor und quattro-Antrieb war Audi schon in den 1980er-Jahren im Motorsport erfolgreich“, sagt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der quattro GmbH. „Im neuen TT RS transferieren wir dieses starke Technikpaket in die Gegenwart. Das heißt aktuell: 400 PS, beste Traktion bei jeder Straßenlage und damit immenser Fahrspaß bei gleichzeitig reduziertem Verbrauch.“

Der Motor

Das Fünfzylinder-Aggregat ist ein moderner Klassiker. Sieben Mal in Folge hat eine internationale Motorjournalisten-Jury den 2.5 TFSI zum „Engine of the Year“ gewählt. Jetzt legt Audi nochmals eine Schippe drauf und bringt einen komplett neu entwickelten Turbo-Motor im TT RS zum Einsatz.

Leichter und stärker als je zuvor: der 2.5 TFSI

Der Fünfzylinder holt aus unverändert 2.480 cm³ Hubraum gut 17 Prozent mehr Leistung – die 294 kW (400 PS) bedeuten einen spezifischen Wert von 161,3 PS pro Liter. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht schon bei 1.700 Touren bereit und bleibt bis 5.850 Umdrehungen pro Minute konstant. Damit beschleunigt das neue Audi TT RS Coupé aus dem Stand in 3,7 Sekunden auf 100 km/h, der Roadster braucht dafür 3,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist serienmäßig bei 250 km/h abgeregelt. Auf Wunsch hebt Audi den Top-Speed auf 280 km/h an.

Das 2.5-TFSI-Aggregat baut mit weniger als 50 Zentimeter Länge extrem kompakt und ist 26 Kilogramm leichter als im Vorgängermodell. Sein Kurbelgehäuse besteht jetzt aus Aluminium, was allein 18 Kilogramm Gewicht spart. Das Gesamtgewicht des neuen TT RS und seine Achslastverteilung profitieren davon stark. Aufwändige Maßnahmen verringern die innere Reibung und steigern zugleich die Leistungsausbeute. Die Zylinderlaufbahnen sind Plasma-beschichtet, die Kurbelwellen-Hauptlager im Durchmesser um sechs Millimeter kleiner. Die Kurbelwelle ist hohlgebohrt und damit um ein Kilogramm leichter, die Aluminium-Kolben integrieren Kanäle für die Ölkühlung. In der kurzen Warmlaufphase nach dem Kaltstart wälzt die schaltbare Wasserpumpe das Kühlmittel im Zylinderkopf nicht um – der 2.5-TFSI-Motor erreicht schneller seine Betriebstemperatur. Das verringert die Reibung und senkt den Verbrauch.

Der Gaswechsel des Fünfzylinders ist auf hohen Durchsatz ausgelegt. Der große Turbolader presst die Ansaugluft mit bis zu 1,35 bar in die Brennräume. Der Ladeluftkühler mit seinem Wirkungsgrad von 80 Prozent senkt die Temperatur für möglichst hohen Sauerstoffanteil. Ein- und Auslassnockenwelle lassen sich bedarfsgerecht verstellen. An der Auslassseite ändert das Audi valvelift system (AVS) die Dauer der Ventilöffnung je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen – für moderaten Verbrauch bei Niedrig- und Teillast sowie für spontanes Ansprechverhalten und hohe Durchzugskraft bei Volllast. Für eine bessere Gemischbildung arbeitet der neue 2.5-TFSI-Motor mit einem dualen Einspritzsystem. Es bietet die Möglichkeit, den Kraftstoff sowohl in den Ansaugtrakt, als auch direkt in den Brennraum einzuspritzen. Dauer und Art der Einspritzung sind variabel auf jeden Motorbetriebspunkt optimiert.

Unnachahmlich Fünfzylinder: der Sound

Der Zündabstand des 2.5 TFSI beträgt 144 Grad. Aufgrund der Zündfolge 1-2-4-5-3 zünden abwechselnd direkt benachbarte Zylinder und weit voneinander entfernte. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus und Charakter mit sich. Die ungerade Zylinderzahl führt zu Oberwellenfrequenzen, die den Grundton begleiten. Auch das Motorsteuergerät trägt zum unverwechselbaren Sound bei. Unter höherer Last öffnen die Klappen im Abgasstrang für einen noch volleren Klang. Der Fahrer kann die Steuerung der Abgasklappen sowohl bei der serienmäßigen RS-Abgasanlage als auch bei der optionalen RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden per Soundtaste auf der Mittelkonsole beeinflussen.

Optimiert: mehr Leistung – weniger Verbrauch

Trotz 60 PS mehr Leistung verbraucht der Audi TT RS im NEFZ-Zyklus 0,3 Liter weniger Kraftstoff als sein Vorgänger. Dazu tragen neben den motorseitigen Optimierungen ein Start-Stopp- sowie ein Rekuperationssystem bei. Im Durchschnitt begnügt sich das Coupé mit 8,2 Liter pro 100 Kilometer – das entspricht einer CO₂-Emission von 187 Gramm pro Kilometer. Der Roadster benötigt im Schnitt 8,3 Liter entsprechend einer Emission von 189 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Die Kraftübertragung

In den neuen Audi TT RS-Modellen ist die blitzschnell schaltende Siebengang S tronic Serie. Das Doppelkupplungsgetriebe besticht durch hohen Wirkungsgrad und große Spreizung – seine unteren Gänge sind kurz, der siebte Gang ist verbrauchssenkend lang übersetzt. Ein Plattenwärmetauscher temperiert das Getriebeöl, ein neuer Winkeltrieb zur Kardanwelle senkt das Gewicht um etwa zwei Kilogramm. Der Fahrer steuert die Siebengang S tronic mit dem Wählhebel und den serienmäßigen Wippen am Sportlederlenkrad. Die Launch Control managt Starts mit optimaler Traktion – mit ihr schöpft der neue TT RS sein volles Beschleunigungspotenzial aus.

Das Fahrwerk

Der neue TT RS nutzt den permanenten Allradantrieb quattro. Die elektrohydraulische Lamellenkupplung baut kompakt und leicht – ihre Lage am Ende der Kardanwelle kommt der Achslastverteilung zugute. Die neue quattro-Fahrdynamiksoftware berechnet kontinuierlich das Moment, das zur Hinterachse geleitet wird. Im Vergleich zum Vorgängermodell geschieht das noch exakter, da die Regelung den Fahrzustand genauer berücksichtigen kann. Im Ergebnis ist der TT RS noch agiler. Die Software erfasst das Hinterachsmoment und errechnet daraus den Strom, der die elektronisch geregelte Ölpumpe steuert. Der entstehende hydraulische Druck presst die Lamellen mit bis zu 40 bar zusammen und überträgt so das Moment zur Hinterachse.

Befindet sich der neue TT RS auf schneller Kurvenfahrt, kann die Kupplung die Antriebskräfte schon beim Einlenken teilweise auf die Hinterachse leiten. Beim Lastwechsel sorgt die Momentenverteilung für ein gezieltes Eindrehen des TT RS.

Im Grenzbereich arbeitet der quattro-Antrieb eng mit der radselektiven Momentensteuerung, einer intelligenten Softwarefunktion der elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC, zusammen. Sie bremst die kurveninneren Räder ganz leicht ab, wodurch sie mehr Seitenkraft übertragen können. Das macht das Handling noch flüssiger und stabiler.

Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC haben die Entwickler inklusive der Antischlupf-Regelung RS-spezifisch abgestimmt. Neben dem Vollmodus gibt es eine Sport-Stellung, bei der die ESC später eingreift. Sie sorgt für gesteigerten Fahrspaß und ermöglicht auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert auch kontrollierte Drifts. Drückt der Fahrer die Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die ESC vollständig und ermöglicht so ein besonders sportliches Fahrverhalten.

Der quattro-Antrieb ist erstmals beim TT RS in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Es bietet die Modi comfort, auto, dynamic und individual. Sie beeinflussen außerdem die Arbeitsweise von Siebengang S tronic, Lenkung, Motorcharakteristik und Abgasklappen. Im Modus dynamic schickt die Lamellenkupplung die Kräfte früher und in einem höheren Maße zur Hinterachse. Im Fahrprogramm individual lässt sich die Charakteristik der genannten Technikbausteine frei konfigurieren.

Top-Technologien für hohen Fahrspaß: das RS-Sportfahrwerk

Gezielte Modifikationen machen das Fahrwerk mit der technisch aufwändigen Vierlenker-Hinterachse noch präziser. Die Progressivlenkung ist RS-spezifisch sportlich abgestimmt. Ihre Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung beim Einlenken zunehmend direkter wird. So lässt sich der neue TT RS mit wenig Lenkaufwand agil bewegen und durchfährt Kurven gleichermaßen beherrscht wie gelassen. Dabei liefert die Progressivlenkung dem Fahrer stets exaktes Feedback von der Straße.

Das Setup von Federn und Dämpfern ist straff, die Karosserie liegt um zehn Millimeter tiefer als beim Audi TT. Das gilt auch für das optionale RS-Sportfahrwerk plus mit Audi magnetic ride.

Es nutzt ein spezielles Kohlenwasserstofföl mit mikroskopisch kleinen Magnetpartikeln, um mittels eines Magnetfelds die Dämpfung per Audi drive select in den Stufen auto, comfort und dynamic zu variieren. Im Modus dynamic ermöglicht es ein noch spontaneres Handling. Die Räder werden bei Kurvenfahrt gezielt abgestützt und Wankbewegungen weitgehend unterdrückt. Beim Bremsen wirkt Audi magnetic ride dem Eintauchen der Karosserie entgegen.

Starke Kombination: Räder und Bremsen

Serienmäßig fahren das TT RS Coupé und der TT RS Roadster auf 19-Zoll-Gussrädern im Fünfarm-Polygon-Design mit Reifen der Dimension 245/35. Auf Wunsch liefert Audi 20-Zoll-Schmiedeleichtbauräder im 7-Speichen-Rotor-Design und Reifen im Format 255/30. Beide Rad-Typen stehen in Silber, Titanoptik matt oder glänzendem Anthrazitschwarz zur Wahl. Die vertieften Naben der 20-Zoll-Räder sind eine Inspiration aus dem Motorsport.

Die Bremsanlage im neuen TT RS packt mächtig zu. Die innenbelüfteten, gelochten Stahlscheiben an der Vorderachse haben 370 Millimeter Durchmesser. Edelstahl-Stifte verbinden die Reibringe mit den Aluminium-Bremstöpfen, um die Wärme schnell abzuführen. Die Achtkolben-Bremssättel mit den RS-Schriftzügen sind schwarz – optional rot – lackiert. Alternativ gibt es die vorderen Bremsscheiben in Kohlefaser-Keramik. Sie sind besonders abriebfest und leicht. Die Sättel sind hier grau lackiert. Hinten kommen Mono-Block-Scheiben mit 310 Millimeter Diagonale zum Einsatz.

Die Karosserie

Mit ihrer Mischbauweise stehen die Karosserien der beiden RS-Modelle für eine neue Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF). Der Vorderwagen und der Boden der Fahrgastzelle umfassen viele formgehärtete Stahl-Komponenten, die dank ihrer extremen Festigkeit mit geringen Wandstärken auskommen und deshalb sehr leicht sind. Der Aufbau der Passagierzelle, die Außenhaut und alle Anbauteile bestehen aus Aluminium in den klassischen Halbzeugen Gussknoten, Strangpressprofil und Blech.

Das neue TT RS Coupé wiegt leer (ohne Fahrer) 1.440 Kilogramm – 35 Kilogramm weniger als das ohnehin schon leichte Vorgängermodell. Jedes seiner 400 PS hat nur 3,6 Kilogramm zu bewegen. Der neue TT RS Roadster kommt auf 1.530 Kilogramm Leergewicht und hat damit ein Leistungsgewicht von 3,8 Kilogramm. Gegenüber dem Coupé ist seine Karosserie zusätzlich versteift. Die aus Aluminium gefertigten A-Säulen bergen in ihrem Inneren jeweils eine zweite Säule aus Stahl und darin noch jeweils ein weiteres Stahlrohr. Für hohe Festigkeit der Aluminiumschweller sorgt eine stählerne Innenverrippung. RS-spezifisch ausgelegte Diagonalstreben versteifen den Hinterwagen. Eine aus zwei stählernen Kastenprofilen aufgebaute Wand trennt den Innenraum vom Gepäckraum. Sie ersetzt den Bodenquerträger des Coupés. Ihr oberer Bereich integriert die Überrollbügel aus Stahl.

Öffnet und schließt in je zehn Sekunden: das Stoffverdeck

Beim Verdeck des TT RS Roadster handelt es sich um ein automatisches Akustikverdeck aus Stoff. Mit seinen Unterbau-Teilen aus Magnesium, Aluminium, Stahl und Kunststoff wiegt es nur 39 Kilogramm, drei Kilogramm weniger als beim Vorgängermodell.

Das Softtop spannt sich niedrig über die Karosserie und wirkt fließend homogen, die Seitenfenster sind kurz. Beim Öffnen faltet sich das Verdeck Z-förmig zu einem flachen Paket zusammen. Platz findet es in einer Aluminiumwanne, die den Gepäckraum nicht beeinträchtigt. Der elektrische Antrieb öffnet und schließt das Softtop in je zehn Sekunden, auch während der Fahrt bis etwa 50 km/h. Zeitgleich illustrieren Grafiken im Audi virtual cockpit den Vorgang. Sollte die Spannung des Verdecks nachlassen, wird es von den beiden Elektromotoren wieder gestrafft.

Die thermische und akustische Isolierung des TT RS Roadster ist hervorragend – hier spielt die Vlies-Schicht über dem Innenhimmel eine wichtige Rolle. Unterm Strich ist der fünfteilige Aufbau 15 Millimeter dick (plus Himmel). So fallen Fahr- und Windgeräusche im Innenraum deutlich geringer aus als beim Vorgängermodell. Serienmäßig liefert Audi ein elektrisch ausfahrbares Windschott. Die Kopfraumheizung für die RS-Sportsitze gibt es optional.

Das Exterieurdesign

Das neue TT RS Coupé und der neue TT RS Roadster tragen ihr starkes Inneres auch äußerlich zur Schau. Drei Zahlen umreißen die Proportionen: 4,19 Meter Länge, 1,83 Meter Breite, aber nur 1,34 Meter Höhe. Die Audi-Designer haben die zeitlos puristische Linie des Ur-TT bewahrt und gleichzeitig viele Elemente neu interpretiert.

Die sportliche Speerspitze zeigt sich im Vergleich zum TTS noch einmal deutlich geschärft. Der dreidimensionale Singleframe trägt im unteren Bereich einen quattro-Schriftzug und wirkt durch sein Wabengitter noch imposanter. Die großen Lufteinlässe, hinter denen zusätzliche Wasserkühler sitzen, sind im gleichen Look gehalten. Ausgeprägte Profile fassen sie ein, schräg gestellte Stege unterteilen sie. Ein Blade schließt den mittleren Lufteinlass nach unten ab. LED-Scheinwerfer sind Serie, auf Wunsch gibt es die Matrix LED-Einheiten, die das Fernlicht intelligent und hochflexibel regeln.

Ein Eyecatcher am Heck ist der feststehende RS-Flügel, der auf zwei schlanken Doppelstreben sitzt. Er ist Teil des aerodynamischen Konzepts, das Performance und Effizienz unterstützt. Auf Wunsch gibt Audi dem Coupé und dem Roadster einen automatisch ausfahrenden Spoiler mit. Unter dem markanten Stoßfänger prangt ein stark profilierter Diffusoreinsatz mit vier vertikalen Finnen, zu seinen Seiten münden die beiden elliptischen Endrohre der RS-Abgasanlage. An den Flanken tragen die neuen TT RS-Modelle aerodynamisch geformte Seitenschweller. Das Resultat: ein niedriger c_w -Wert von 0,32 beim Coupé und 0,33 beim Roadster.

Erstmals in einem Serien-Audi: Matrix OLED-Heckleuchten

Serienmäßig ist der TT RS mit LED-Rückleuchten ausgerüstet. Auf Wunsch präsentiert Audi eine Innovation: Matrix OLED-Rückleuchten (Organic light emitting diode) im 3D-Design. Ihr flächiges Licht ist extrem homogen und präzise. Es wirft keine harten Schatten und benötigt keine Reflektoren oder Lichtleiter. Das macht die OLED-Einheiten effizient und leicht.

In jeder Rückleuchte befinden sich vier hauchdünne Leuchtkörper, die von innen nach außen kleiner werden. Der größte von ihnen trägt einen TT-Schriftzug und die vier Audi-Ringe. Spektakulär ist die Inszenierung beim Einschalten der Zündung: Hier läuft das Licht in einem schnellen Loop um alle vier Einheiten herum. Zuletzt leuchtet ein pfeilförmiger, optisch homogener LED-Lichtleiter auf, der das OLED-Rücklicht ergänzt. Das dynamische Blinklicht, das in die vom Fahrer angepeilte Richtung läuft, befindet sich am unteren Rand der Heckleuchte. Rückstrahler, Rückfahrlicht und Nebelschlusslicht sind in der oberen Zone platziert.

Vielfältig: Lackierungen und Optikpakete

Audi liefert beide Modelle in neun Farben aus, darunter die RS-spezifischen Töne Nardograu Uni und Catalunyarot Metallic. Darüber hinaus gibt es über das Audi exclusive Programm vielfältige Individuallackierungen. Die optionalen Optikpakete Aluminium matt und Schwarz glänzend setzen am Singleframe, am Blade, am RS-Heckflügel und am Diffusoreinsatz Akzente.

Der Innenraum

Das straffe Exterieurdesign der neuen TT RS-Modelle setzt sich im Innenraum fort. Das Cockpit mit seiner schlanken Instrumententafel ist klar gezeichnet und übersichtlich. Die breite Mittelkonsole ist zum Fahrer geneigt. Besonders auffällig sind die runden Luftausströmer, die eine zentrale Position in der Instrumententafel einnehmen und die Bedienung der Komfortklimaautomatik beherbergen. Dazu gehören die Regelung von Sitzheizung, Temperatur, Umluft sowie die Verteilung und die Stärke des Luftstroms. Kleine Displays in der Mitte der Lüftungsdüsen zeigen die gewählten Einstellungen an.

Fahrer und Beifahrer nehmen in tief positionierten RS-Sportsitzen Platz. Diese sind besonders leicht, haben integrierte Kopfstützen und stark konturierte – optional pneumatisch einstellbare – Wangen. Die Alcantara-Bezüge sind rautenförmig gesteppt. Geprägte RS-Schriftzüge zieren die Lehnen. Noch edler wirken die RS-spezifischen Bezüge in V-förmig perforiertem Leder Feinnappa, ebenfalls mit Rautensteppung. Diese stehen in vier Farbkombinationen zur Wahl: Schwarz/Grau, Schwarz/Rot, Murillobraun/Grau und Palominobraun/Grau.

Die Oberfläche der weich unterschäumten Instrumententafel hat eine wabenförmige, leicht erhabene Struktur. Sie wirkt technisch und sportlich zugleich. Die vertieften Polygone entstehen, in dem ein Laser in mehreren Schritten zwei Zehntelmillimeter der Oberfläche abträgt. Dabei ist jede einzelne Wabe exakt an den Designkanten des Armaturenrägers ausgerichtet. So entsteht ein klares und lineares Muster.

Die Dekoreinlagen sind in Aluminium Race gehalten, optional in Carbon. RS-Designpakete in Rot und Grau setzen Farbakzente im Innenraum, unter anderem an Ausströmern, Sicherheitsgurten und Fußmatten mit RS-Schriftzug. Verschiedene Lederpakete, die zusätzlich Elemente des Interieurs aufwerten, komplettieren das Angebot.

Der neue Audi TT RS ist ein Sportwagen mit hohem Alltagsnutzen. Beim 2+2-sitzigen Coupé fasst der Gepäckraum unter der langen Heckklappe schon im Grundmaß 305 Liter, durch Umklappen der Fondlehnen wächst er auf 712 Liter. Der Roadster bietet 280 Liter Kofferraumvolumen. Seine Rückwand integriert eine Durchlade.

Bedienung und Anzeige

Das Infotainmentsystem im neuen TT RS ist hochmodern. Seine Menüstruktur orientiert sich an aktuellen Smartphones. Die Hierarchien sind flach, häufig genutzte Dienste mit wenigen Schritten erreichbar. Der Fahrer kann alle wichtigen Funktionen steuern, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen – wie in einem Rennwagen. Das serienmäßige RS-Sportlederlenkrad mit Schaltwippen beherbergt neben den Multifunktionstasten für Telefon, Navigation, Medien und Sprachdialogsystem auch zwei große Bediensatelliten. Sie dienen zum Starten und Abschalten des Motors sowie zur Einstellung des Fahrdynamiksystems Audi drive select.

Klassisch lässt sich das serienmäßige MMI Radio über den runden Dreh-/Drücksteller in der Mittelkonsole bedienen. In Kombination mit dem Connectivity-Paket oder der MMI Navigation plus trägt er auf seiner Oberfläche das berührungsempfindliche MMI touch.

Das Touchpad dient zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergersten – der Fahrer kann scrollen und zoomen wie auf seinem Handy. Oberhalb des Dreh-/Drückstellers befinden sich die Kipptasten für die wichtigsten Grundmenüs Navigation/Karte, Telefon, Radio und Media. Die allgemeine Menü-Taste und die Zurück-Funktion sind unter dem Steller platziert. Mit den Tasten links und rechts von ihm öffnen sich intelligent verknüpfte Funktions- und Kontext-Menüs.

Freie Texteingabe: die MMI-Suche

Schon nach der Eingabe weniger Buchstaben schlägt die MMI-Suche Antworten vor und berücksichtigt dabei den Standort des Autos. Bei der Restaurantsuche etwa muss der Fahrer lediglich den Namen des Lokals und die ersten Buchstaben der Stadt eingeben – die Treffer erscheinen in der Ergebnisliste, europaweit und samt Adresse. Die Suche nach Musiktiteln, Alben und Radiosendern erfolgt in ähnlicher Weise.

„Wo kann ich tanken?“: die natürlich-sprachliche Steuerung

Ergänzend gibt es eine natürlich-sprachliche Steuerung, die Fragen und Befehle aus dem alltäglichen Sprachgebrauch versteht. Um einen Kontakt anzurufen, genügt die Ansage „Ich will mit Peter Müller telefonieren“ oder „Verbinde mich mit Peter Müller“. Die Navigation reagiert auf Fragen, wie „Wo kann ich tanken?“ oder „Wo ist die nächste Raststätte?“. Auch die Wiedergabe von Musikdateien und Radiosendern erfolgt per Sprachbefehl. Die Mikrofone der Freisprechanlage sind beim Roadster in die Gurtbänder integriert. Das sichert hohe Sprachqualität, auch bei geöffnetem Verdeck.

Gestochen scharf: Audi virtual cockpit mit RS-spezifischer Ansicht

Die Anzeigen im TT RS erfolgen serienmäßig im Audi virtual cockpit. Der 12,3 Zoll große TFT-Monitor hat eine Auflösung von 1.440 x 540 Pixel und stellt alle Informationen in detaillierten, aufwändig aufbereiteten Grafiken dar. Die virtuellen Rundinstrumente beispielsweise werden pro Sekunde 60 Mal gerechnet, damit sich die Nadeln auch bei voller Beschleunigung absolut flüssig bewegen.

Mit der „View“-Taste am Multifunktionslenkrad kann der Fahrer zwischen drei Modi wählen. Die klassische Ansicht rückt Tacho und Drehzahlmesser in den Vordergrund. Im „Infotainment“-Modus sind die Rundinstrumente kleiner, im Fokus stehen die Navigationskarte sowie Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Medien. Im RS-Screen dominiert der Drehzahlmesser, der eine Geschwindigkeitsangabe integriert. Um ihn herum lassen sich weitere Anzeigen, etwa zu Drehmoment, Leistung, Reifendruck und g-Kräften, konfigurieren. Der Drehzahlmesser dient auch als Schaltanzeige: Arbeitet die Siebengang S tronic im manuellen Modus, schalten sich mit steigender Drehzahl grüne, orangefarbene und rote Segmente zu. Kurz bevor der Motor das Limit erreicht, blinkt die gesamte Skala rot auf.

Infotainment und Audi connect

Die Spitze des Infotainmentangebots bildet die MMI Navigation plus mit MMI touch. Das Highend-System präsentiert sich als vielseitige Medienzentrale. Es bietet zwei Kartenleser, das Audi Music Interface (AMI) zum Anschluss von portablen Mediaplayern, ein DVD-Laufwerk, einen Aux-in-Anschluss und eine Bluetooth-Schnittstelle für Freisprechen und Audiostreaming. Ein 10-GB-Flashspeicher für Musikdaten, acht Lautsprecher und eine Tempolimitanzeige auf Basis der Navigationskarte runden das Spektrum ab. Über den WLAN-Hotspot können die Passagiere mit ihren mobilen Endgeräten im Internet surfen.

Neu: Audi smartphone interface und Audi Sport Performance App

Erstmals für den TT RS ist das Audi smartphone interface verfügbar. Es holt Apple Car Play und Android Auto an Bord. Damit lassen sich ausgewählte Apps per USB vom Mobiltelefon ins Audi virtual cockpit spiegeln – etwa Telefon, Navigation, Musik und eine Reihe von Third-Party-Apps. Die Inhalte sind komfortabel über das Multifunktionslenkrad, per Sprachbefehl und mit dem Dreh-/Drücksteller steuerbar.

Neu im Programm ist die Audi Sport Performance App. Sie ermöglicht es, zwei Rundenzeiten miteinander zu vergleichen. Dazu wählt der Fahrer eine Rennstrecke aus der Datenbank, fährt alternativ einen Kurs mit dem Auto ab oder erstellt einen Kurs über Google Maps. Die App zeigt Geschwindigkeit, Zeitdifferenz, Lenkwinkel, g-Kräfte sowie Drehzahl, Gang, Bremsdruck und Gaspedalstellung auf dem Smartphone an.

Darüber hinaus sieht der Fahrer seine aktuelle Position auf der Strecke – dargestellt per GPS-Signal in Google Maps. Die Daten bezieht die App aus der Bordelektronik; der Zugriff erfolgt per WLAN. Später lassen sich die Daten vom Smartphone exportieren. Zusätzlich bietet die App die Möglichkeit, verschiedene Fahrerprofile anzulegen. Ihr Einsatz ist nur auf Rennstrecken im nicht öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Der Download der App erfolgt für Android und iOS-Systeme im entsprechenden Store.

Per LTE ins World Wide Web: Online-Dienste und Audi MMI connect App

Eine ideale Ergänzung zur MMI Navigation plus ist der Baustein Audi connect. Er bringt die Internet-Dienste der Marke über den schnellen Standard LTE ins Auto – darunter die Navigation mit Google Earth und Google Street View, Verkehrs-, Reise- und Parkplatzinformationen sowie den Zugang zu Twitter.

Noch mehr Möglichkeiten bietet die kostenlose Audi MMI connect App, die Kunden im Google Play Store oder im iOS App Store herunterladen können. Damit lässt sich die Parkposition des TT RS abfragen und der Terminkalender vom Smartphone im Audi virtual cockpit anzeigen. Den Ort des Treffens kann der Fahrer als Navigationsziel und die Telefonnummer des Gesprächspartners als Kontakteintrag übernehmen. Weiterhin ermöglicht die App Online-Mediastreaming von Webradiosendern sowie Zugriff auf den Dienst Aupeo! und das Musikportal Napster. Per WLAN gelangen die Daten vom Smartphone ins MMI. Darüber hinaus gibt es ebenfalls Verkehrs- und Reiseinformationen. Wesentlicher Vorteil der Audi MMI connect App: Der Fahrer kann – wie bei Audi connect – alle Funktionen mit dem MMI-System bedienen, da die Inhalte im Audi virtual cockpit dargestellt werden. So bleibt er voll und ganz auf das Verkehrsgeschehen konzentriert.

Induktives Laden: die Audi phone box

Die Audi phone box in der Mittelkonsole bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an. Das garantiert bestmöglichen Empfang. Für einen vollen Akku sorgt das drahtlose Laden nach dem Qi-Standard. Dabei fließt der Strom induktiv von einer Spule im Boden der Box zur Empfängerspule im Smartphone.

680 Watt, 12 Lautsprecher: das Bang & Olufsen Sound System

Ab Werk beschallen acht Lautsprecher den Innenraum, beim optionalen Audi Sound System sind es neun. Das Bang & Olufsen Sound System steuert mit 680 Watt Leistung sogar zwölf Lautsprecher an – inklusive zwei Bassboxen in den Türen. Sie sorgen für einen faszinierenden Surround-Sound. Ihre Blenden tragen statt kleiner Löcher feine Rillen. An den Tieftönern sind sie mit eloxierten Aluminiumteilen versehen, die das Logo des dänischen HiFi-Spezialisten tragen. Nachts strahlen schmale LED-Lichtleiter weißes Licht ab.

Die Ausstattung

Vermarktet werden die neuen TT RS-Modelle unter dem Label Audi Sport. Das Coupé steht mit 66.400 Euro, der Roadster mit 69.200 Euro in der Preisliste. Dafür bieten beide Modelle eine reichhaltige Serienausstattung – angefangen von LED-Scheinwerfern über beheizbare Außenspiegel bis hin zu RS-Sportsitzen mit integrierten Kopfstützen, RS-Sportlederlenkrad mit Multifunktion und Komfortklimaautomatik. Zu den technischen Highlights zählen die Progressivlenkung, der quattro-Antrieb, das Fahrdynamiksystem Audi drive select sowie das Audi virtual cockpit.

Für komfortables und sicheres Einparken sorgt standardmäßig die Einparkhilfe plus. Sie informiert den Fahrer optisch und akustisch sowie mithilfe von Führungslinien. Zum Serienumfang gehört zudem der Bremsassistent Folgekollision, der nach einem Unfall aktiv wird und das unkontrollierte Weiterrollen des TT RS verhindert.

Ab etwa 65 km/h hilft der ebenfalls serienmäßige Audi active lane assist. Er erkennt die Begrenzungslinien auf der Fahrbahn mit einer Videokamera am Innenspiegel. Fährt das Auto ohne zu blinken auf eine Begrenzungslinie zu, unterstützt das System den Fahrer mit einem sanften Lenkimpuls, in die Spur zurück zu steuern.

Darüber hinaus wartet der TT RS mit vielen Sonderausstattungen auf: Kohlefaser-Keramikkremsscheiben für extreme Beanspruchung, Matrix OLED-Heckleuchten, Matrix LED-Scheinwerfer, RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiven Dämpfern sowie reichlich Infotainment. Auf Wunsch stattet Audi den TT RS auch mit einer Verkehrszeichenerkennung aus. Im Abgleich mit dem Navigationssystem zeigt sie Tempolimits, ihre Zusatzschilder und Überholverbote an. Beim Spurwechsel unterstützt der optionale Audi side assist. Seine Radarsensoren warnen den Fahrer durch ein helles LED-Licht am entsprechenden Außenspiegel, wenn sich ein Auto im toten Winkel befindet oder schnell von hinten annähert.

Historie Fünfzylinder-Motoren

Der 2,5-Liter-TFSI-Motor im neuen TT RS führt eine große Tradition fort: Schon in den 1980er Jahren brachte Audi Fünfzylinder-Motoren erfolgreich im Rallyesport zum Einsatz. Heute sorgen sie in der Serie für ein emotionales Fahrerlebnis. Die kraftvollen und vielseitigen Aggregate haben das neue, sportliche Profil geschärft und Vorsprung durch Technik entscheidend mitgestaltet.

Der Fünfzylinder-Benzinmotor hatte seine Premiere 1977 im Audi 100 5E. Eine moderne Einspritzanlage trug zur Effizienz und zur starken Kraftentfaltung bei: Aus 2,1 Liter Hubraum resultierten 100 kW (136 PS). 1978 folgte ein Saugdiesel mit zwei Liter Hubraum und 51 kW (70 PS). Ein Jahr später debütierte der erste Fünfzylinder-Benziner mit Turboaufladung – eine weitere Pionierleistung von Audi. Mit 125 kW (170 PS) Leistung und 265 Nm Drehmoment befeuerte er das neue Topmodell, den Audi 200 5T.

Ein Jahr später lief der neue Motor zu noch größerer Form auf – im Audi quattro von 1980. Mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und permanentem Allradantrieb bildete er ein starkes Technik-Package für die Straße und den Rennsport. Zum Verkaufsstart leistete er 147 kW (200 PS). Im Sport quattro von 1984, der die Basis für ein neues Gruppe-B-Rallyefahrzeug bildete, arbeitete ein neu entwickelter Vierventil-Leichtmetallmotor mit 225 kW (306 PS).

In den Wettbewerbsautos der Rallye-WM demonstrierte der Fünfzylinder sein immenses Potenzial, dort lieferte er bis zu 350 kW (476 PS). Auch nach dem Abschied von Audi aus dem Rallyegeschehen folgten weitere Highlights: Der Audi Sport quattro S1 E2, mit dem Walter Röhrl 1987 das Bergrennen am Pikes Peak (USA) gewann, brachte es auf 440 kW (598 PS). Und der IMSA-GTO brillierte 1989 in der US-amerikanischen Tourenwagen-Szene mit standfesten 530 kW (720 PS) – noch immer aus wenig mehr als zwei Liter Hubraum.

In der Serie fächerte Audi die Palette seiner Fünfzylinder-Benziner immer feiner auf. 1994 kam der Audi RS2 mit 232 kW (315 PS) auf den Markt. Als Avant mit Sportwagen-Power avancierte er zum Begründer einer neuen automobilen Klasse.

Auch auf dem Dieselsektor feierte das Motorkonzept große Erfolge: Der Audi 100 TDI von 1989, ein 2,5-Liter-Diesel-Direkteinspritzer mit 88 kW (120 PS), ist ein Meilenstein der Automobilgeschichte.

Mitte der 1990er Jahre lösten die neuen V6-Motoren schrittweise die Fünfzylinder ab. 2009 erfolgte das Comeback – mit Turboaufladung und Direkteinspritzung im Audi TT RS. Aus 2,5 Liter Hubraum holte das quer eingebaute Aggregat 250 kW (340 PS). Der TT RS plus, der 2013 folgte, kam sogar auf 265 kW (360 PS).

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Audi TT RS Coupé:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,2**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 192 - 187**

Audi TT RS Roadster:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 - 8,3**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 194 - 189**

**Angaben bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten
Reifen-/Rädersatz