



Audi TT RS Coupé

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Mit dem TT RS dringt Audi in Leistungsregionen etablierter Sportwagenhersteller wie Porsche vor. Heraus kommt ein enorm fahragiles Coupe mit gigantischen Fahrleistungen. Der serienmäßige quattro-Antrieb sorgt für Traktion in allen Lebenslagen. Die Alltagstauglichkeit geht dabei nicht komplett verloren, auch wenn man sich beim Ein- und Aussteigen abmühen muss. Die gegen Aufpreis erhältlichen Schalensitze im Testwagen sind nicht zu empfehlen. Zum einen erschweren sie das Ein- und Aussteigen, zum anderen entfallen dann die Seitenairbags. Die hinteren Sitze sind selbst als Notsitze nicht zumutbar, da kaum Kopf- und Beinfreiheit vorhanden ist. Der Kofferraum fällt zwar nicht groß aus, zeigt er sich aber durch die klappbaren Rücksitzlehnen recht variabel. Die Fahrstabilität ist dank ESP sehr gut - hohe Kurvengeschwindigkeiten sind möglich, ohne dass sich im Grenzbereich Tücken zeigen würden. Der Verbrauch auf Autobahn und Landsstraße gibt bei normaler Fahrweise keinen Anlass zur Kritik, lediglich in der Stadt fällt er viel zu hoch aus - mit durchschnittlich 8,5 l/100 km und sehr sauberen Abgasen werden soeben vier Sterne beim EcoTest erreicht. Der hohe Anschaffungspreis (55.800 Euro) und die hohen monatlichen Kosten sorgen für ein schlechtes Ergebnis im Kapitel Wirtschaftlichkeit. **Karosserievarianten:** Roadster

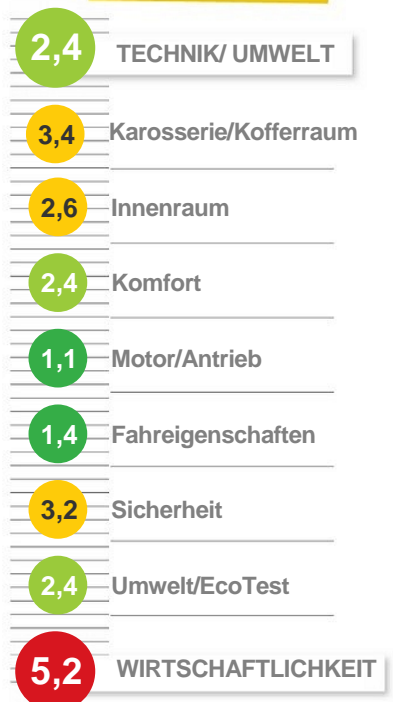
Konkurrenten: Nissan 370 Z, Porsche Cayman S

+ souveräne Fahrleistungen, gute Verarbeitung, einfache Bedienung, sehr gute Fahreigenschaften, sehr saubere Abgase

- kleiner Kofferraum, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung des TT RS Coupes hinterlässt einen hochwertigen Eindruck, sowohl die Karosserie als auch der Innenraum können überzeugen. Zahlreiche Aluminium-Elemente veredeln das Interieur, Lederausstattung gibt es in verschiedenen Variationen gegen Aufpreis. Ein weitgehend glattflächiger Unterboden und ein bei 120 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler sorgen für verringerten Luftwiderstand und höheren Abtrieb. Auf Wunsch kann beim RS auch ohne Mehrpreis ein feststehender Heckspoiler geordert werden, welcher für eine sportlichere Optik sorgt, der Luftwiderstand wird dadurch allerdings erhöht. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord, ein Wagenheber kann ohne Mehrpreis geordert werden.

- Die Karosseriefanken sind nicht gegen seitliche Remppler geschützt. Auch die Stoßfänger haben keinerlei Kunststoffleisten und bieten nur ein geringes Schutzpotenzial. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit eingeschlossen, sie muss über einen Schalter in der Fahrertür geöffnet werden, welcher leicht mit der Heckklappenbetätigung zu verwechseln ist. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bereits bei kleinsten Beschädigungen als wenig brauchbar erweist.

2,6

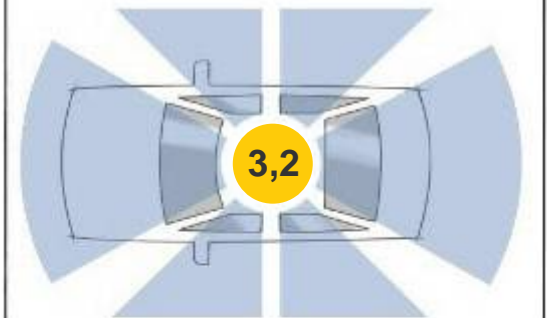
Sicht

Für einen Sportwagen schneidet der TT bei der Rundumsicht gut ab. Die hinteren Dachpfosten sind nicht allzu breit und schränken die Sicht nach schräg hinten nur wenig ein. Zudem gibt es für die hinteren Sitze keine Kopfstützen, das ist gut für die Sicht, sehr schlecht allerdings für die Sicherheit.

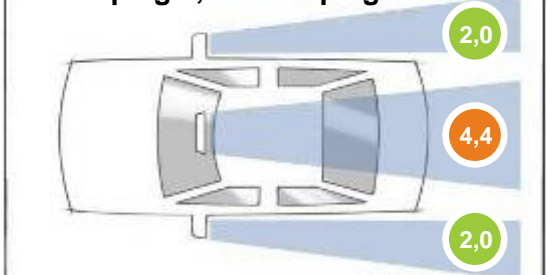
+ Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt, durch die weit nach unten reichende Heckscheibe ist rückwärts Einparken einfach. Gegen Aufpreis sind Einparkensensoren erhältlich. Sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel sind gegen Aufpreis automatisch abblendend. Während Xenonscheinwerfer Serie sind, verlangt Audi für dynamisches Kurvenlicht Aufpreis. Zudem lieferbar ist ein Fernlichtassistent, welcher automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet.

- Im kleinen Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Der Einstellbereich des linken Außenspiegels ist für weit hinten sitzende Personen zu gering.

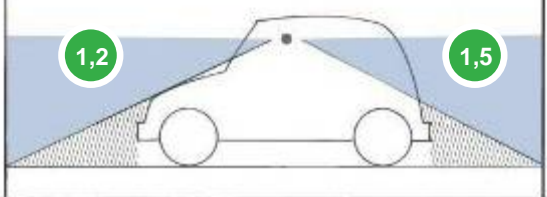
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz der niedrigen Fenster ist die Sicht aus dem TT noch befriedigend.

3,9

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- ⊖ Die Türen sind groß und lassen sich sehr weit öffnen. Trotzdem steigt man nicht gerade leicht ein und aus, weil ein breiter Schweller überwunden werden muss und die Sitze hochgezogene Flanken haben. Wählt man die im Testwagen verbauten Schalensitze, gestaltet sich das Ein- und Aussteigen noch schwieriger, da die Seitenwangen extrem stören. Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen gestaltet sich sehr mühsam. Das weit herunter gezogene Dach und der nur schmale Spalt zwischen Vordersitzlehne und B-Säule behindern das Einsteigen stark. Am Dach fehlen Haltegriffe.

4,9

Kofferraum-Volumen *

- ⊖ Der Kofferraum fasst nur magere 220 l Gepäck. Das ist selbst für einen Sportwagen zu wenig. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es dann immerhin 400 Liter.

4,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch die Zugänglichkeit ist aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe zufriedenstellend.

- ⊖ Die Heckklappe lässt sich nur über die Fernbedienung oder über einen Knopf im Innenraum entriegeln. Die große Heckklappe schwenkt dann recht weit auf, das Einladen von Gepäck gestaltet sich allerdings trotzdem umständlich. Die hohe Ladekante und tiefe Bordwand erfordern beim Einladen von Getränkekisten erhöhten Kraftaufwand.



Mit 220 l Volumen ist der Kofferraum des TT recht klein ausgefallen.

2,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die beiden Lehnen der Rücksitze lassen sich mit wenigen Handgriffen klappen. Gegen Aufpreis gibt es am Boden ein Spannetz, mit dem kleines Gepäck rutschsicher verstaut werden kann.

2,6

INNENRAUM

1,7

Bedienung

⊕ Der Audi TT RS überzeugt durch seine gute Ergonomie. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad liegt gut zur Hand, die Pedale sind optimal angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Blickfeld des Fahrers. Das optional erhältliche Navigationssystem lässt sich intuitiv bedienen. Die vorderen Fenster haben eine Antippautomatik. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontroll- bzw. Warneinrichtungen. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich sehr einfach bedienen. Das Fahrlicht schaltet sich sensorgesteuert ein und bei einsetzendem Regen passt der Regensensor automatisch die Wischergeschwindigkeit an (beides gegen Aufpreis).

⊖ Die Kontrollleuchte für die Nebelschlussleuchte ist schlecht zu sehen, da sie im Fahrlichtschalter integriert sind. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es sind insgesamt nur wenige brauchbare Ablagen vorhanden, auch das Handschuhfach ist recht klein.



Der TT punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit.

2,6

Raumangebot vorne*

Die relativ hohe Gürtellinie und schmalen Seitenscheiben vermitteln manchen Personen das Gefühl der Geborgenheit, für andere ist es der Grund einer gewissen Beengtheit.

⊕ Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen zeigt sich großzügig. Selbst 1,95 m große Personen finden bequem Platz.

5,2

Raumangebot hinten*

⊖ Hinten können nur Personen bis 1,50 m Größe sitzen. Aber selbst für kleinere Kinder dienen die hinteren Plätze bestenfalls als Notlösung. Lange Fahrten können aufgrund der Enge niemandem zugemutet werden.



Der Platz im Fond ist nicht einmal Kindern bis zur nächsten Eisdielen zuzumuten. Viel besser eignen sich die Plätze als zusätzlicher Stauraum fürs Gepäck.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Audi TT RS liegt insgesamt sehr ruhig auf der Straße. Gegen Aufpreis ist eine elektronische Dämpferkontrolle (Audi Magnetic Ride) erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Das Fahrwerk zeigt sich ausgewogen, tendenziell straff abgestimmt. Lange Bodenwellen werden gut abgedefert. Einzelhindernisse und gröbere Unebenheiten werden dagegen ziemlich stark zu den Insassen durchgereicht. Seitenneigung ist selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten so gut wie nicht vorhanden. Insgesamt bietet das Fahrwerk trotz der sportlichen Abstimmung noch einen gewissen Restkomfort, wodurch das Fahrzeug ein Stück alltagstauglicher wird.

2,6 Sitze

⊕ Die im Testwagen verbauten Schalensitze lassen sich in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Sie sind sehr straff gepolstert, was in Kombination mit dem straffen Fahrwerk nicht gerade ideal scheint. Die Sitzposition des Fahrers ist dank guter Rückenunterstützung und hohen Lehnen sehr gut, der linke Fuß findet festen Halt. Die Schalensitze bieten exzellenten Seitenhalt.

⊖ Die kaum gepolsterten hinteren Notsitze und die fast senkrecht stehenden Lehnen sorgen selbst bei kleinen Personen für eine unzumutbare Sitzposition.

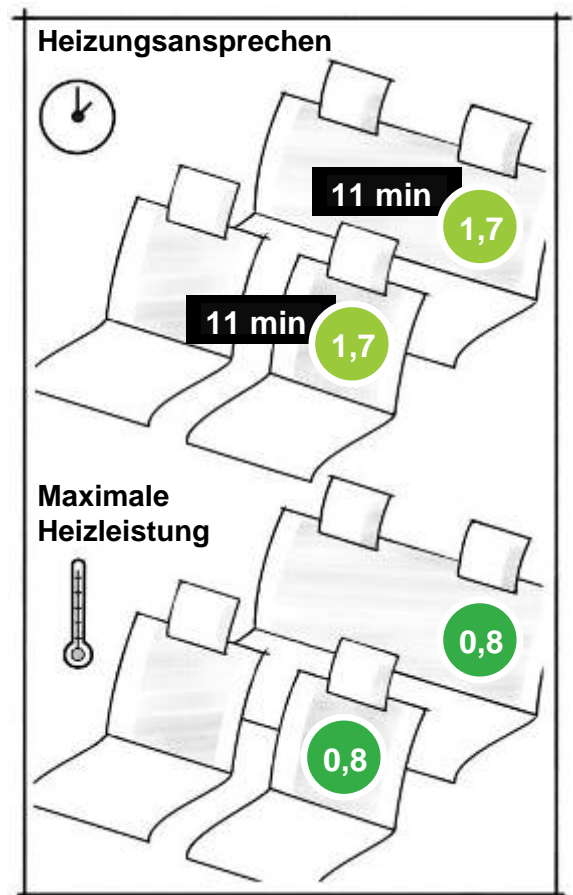
3,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist hoch. Das liegt zum einen an den Windgeräuschen, zum anderen ist der Motor immer akustisch präsent, auch wenn der Klappenauspuff geschlossen ist. Öffnet man die Klappe im Auspuff über einen Schalter in der Mittelkonsole, dringt bei Konstantfahrt sonorer Fünf-Zylinder-Klang in den Innenraum, welcher bei Druck auf das Gaspedal mit zunehmender Drehzahl lauter und heiserer wird. Ein echtes Klangerlebnis, allerdings im Alltag auch schnell störend.

1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Eine Klimaautomatik mit sonnenstandsabhängiger Regelung ist serienmäßig. Der leistungsstarke Motor entwickelt sehr viel Abwärme, dadurch wird die Luft im kleinen Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die maximale Heizleistungen ist enorm. Temperatur und Luftverteilung lassen sich zufriedenstellend einstellen.



Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$

1,1

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Der 340 PS starke Fünf-Zylinder mit Turboaufladung sorgt für enorme Fahrleistungen. Dank Allradantrieb wird der TT RS praktisch ohne Traktionsverluste aus dem Stand heraus in 4,6 s auf 100 km/h katapultiert. Das maximale Drehmoment von 450 Nm liegt bereits bei 1600 1/min an, dadurch sind sehr gute Elastizitätswerte in jedem Gang und bei fast jeder Geschwindigkeit zu erzielen. Serienmäßig ist der TT RS bei 250 km/h abgeregelt, gegen Aufpreis wird die Abregelgeschwindigkeit auf unvernünftige 280 km/h angehoben - für den normalen Straßenverkehr sind solche Geschwindigkeiten aber nicht gedacht.

2,2

Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Lediglich bei niedrigen Drehzahlen sind leichte Vibrationen und leichtes Brummen im Innenraum wahrnehmbar.

1,2

Schaltung

⊕ Mit der serienmäßigen Schaltwegverkürzung sind die ohnehin schon kurzen Schaltwege des normalen TT nochmals reduziert. Die Gänge lassen sich sehr knackig und sportlich wechseln, die Präzision beim Gangwechsel leidet allerdings etwas darunter. Der Rückwärtsgang hakt manchmal etwas, lässt sich aber geräuschlos einlegen.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt andererseits bei Autobahntempo über Drehzahlreserven.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

1,5

Fahrstabilität

⊕ Das straffe Fahrwerk mit den breiten Reifen und ESP sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität, der Wagen lässt sich praktisch nicht aus der Ruhe bringen. Spurrillen folgt das Fahrzeug trotz der 255 mm breiten Reifen kaum. Beim ADAC-Ausweichtest kann dank ESP und Allradantrieb ein gutes Ergebnis erreicht werden. Der RS fährt weitgehend neutral durch den Parcours, nur bei hohen Lenkwinkeln drängt das Heck leicht nach. Dank effektiver ESP-Eingriffe wird Schleudern aber schon im Ansatz unterbunden. Der Allradantrieb sorgt in Verbindung mit der Traktionskontrolle für eine exzellente Traktion, selbst auf nasser Fahrbahn.

1,0

Kurvenverhalten

⊕ Wieselflink, leicht untersteuernd durchteilt der TT die Kurven - die möglichen Geschwindigkeiten sind sehr hoch. Falls die Grenzggeschwindigkeit doch überschritten wird, hilft auch hier das serienmäßige ESP die Schleudergefahr zu reduzieren.

1,6

Lenkung*

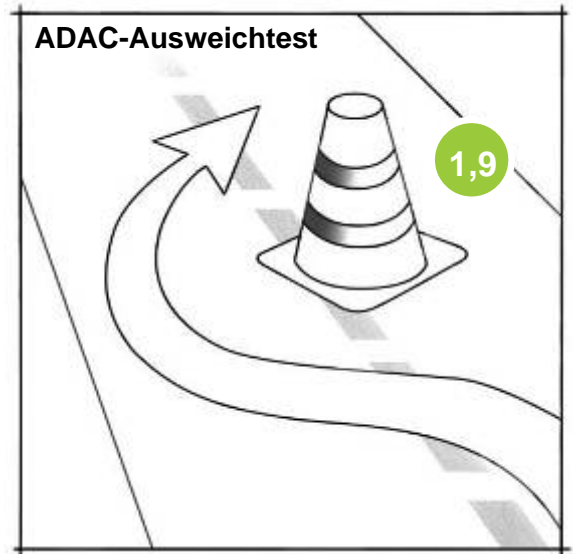
⊕ Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und der kleine Wendekreis unterstützen die Handlichkeit des kleinen Coupes.

1,6

Bremse

⊕ Die Bremse spricht selbst bei hohem Tempo sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 m bis zum Stillstand notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 255/35R19, Michelin Pilot Sport).

ADAC-Ausweichtest

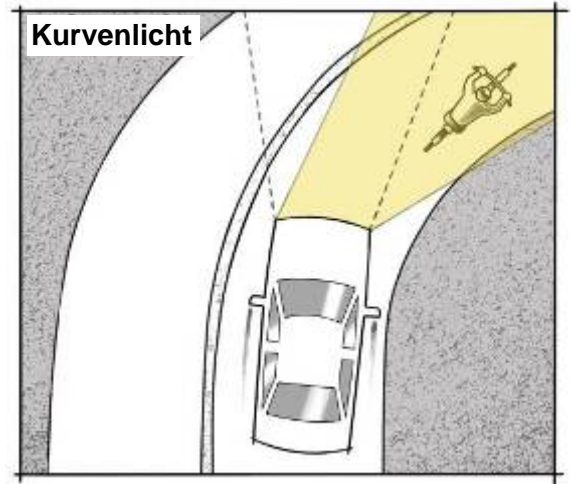


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,2 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten (beides Serie) sorgen auch die serienmäßigen Xenonscheinwerfer und das aufpreispflichtige dynamische Kurvenlicht für eine hohe aktive Sicherheit. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr. Ein Reifendruckkontrollsystem welches bei Druckverlust an einem Rad warnt, ist nur gegen Aufpreis lieferbar - unverständlich, dass in dieser Klasse dafür Aufpreis bezahlt werden muss. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Eine Startsicke rung verhindert versehentliches Anlassen des Motors bei eingele gtem Gang und nicht gedrücktem Kupplungspedal.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

4,2 Passive Sicherheit - Insassen

Serienmäßig ist der Audi TT RS mit Front- und Seitenairbags inklusive Kopfschutz ausgestattet. Wählt man allerdings die im Testwagen verbauten Schalensitze, sind keine Seitenairbags mehr lieferbar. Das ist für ein Straßenfahrzeug schlichtweg inakzeptabel. Die Kopfstützen der Schalensitze bieten Personen bis ca. 1,75 m ausreichenden Schutz und haben einen geringen Abstand zum Kopf. Nur der Fahrersitz ist mit einem Gurterinnerer ausgestattet. Es wird dringend empfohlen auf die Schalensitze als Extra zu verzichten.

+ An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Die hinteren Notsitze verfügen über keine Kopfstützen, was ein hohes Verletzungsrisiko der hinteren Insassen bei einem Heckcrash bedeutet.

2,1 Kindersicherheit

+ Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Isofix auf dem Beifahrersitz ist bei den Schalensitzen nicht erhältlich. Die beiden Fondsitze können gegen Aufpreis mit dem Kindersicherungssystem ISOFIX ausgestattet werden. Kindersitze lassen sich vorne einfach und lagestabil befestigen. Hinten gestaltet sich die Kindersicherung aufgrund der ungünstigen Sitzmulden etwas schwieriger, zudem ist die Zugänglichkeit sehr schlecht.

- Aufgrund des geringen Platzes im Fond können die Vordersitze bei montierten Kindersitzen nicht mehr ganz zurück geschoben werden.

3,0 Fußgängerschutz

Die Kontur der Front ist "fußgängerfreundlich" gestaltet. Weniger dagegen der Bereich der Fronthaube, weil sich sehr knapp darunter unnachgiebige Teile des Motors befinden.

2,4

UMWELT/ECOTEST

3,8

Verbrauch/CO₂*

Als Sparauto kann man den TT RS zwar nicht bezeichnen, doch für ein Fahrzeug dieser Leistungsklasse hält sich der Durchschnittsverbrauch noch im Rahmen. Das hohe Drehmoment und die lange Getriebeauslegung sorgen speziell auf der Autobahn für einen geringen Verbrauch. Bei 130 km/h wird kaum Leistung ab verlangt, so sind es gerade mal 7,0 l/100 km. Außerorts sind es ebenfalls respektable 6,6 l auf 100 km. Durchschnittlich sind es 8,5 l/100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 205 g/km. Das reicht für 22 Punkte in diesem Kapitel des EcoTest.

- Der Stadtverbrauch fällt mit durchschnittlich 13,3 l auf 100 km viel zu hoch aus.

1,0

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering und so reicht es bei der Schadstoffwertung für die maximale Punktzahl (50). Das rettet den Audi TT RS auf 72 Punkte, damit erreicht er gerade noch vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

5,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,6

Betriebskosten*

– Das sehr teure Super Plus und der nicht besonders niedrige Verbrauch sorgen für sehr hohe Betriebskosten.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

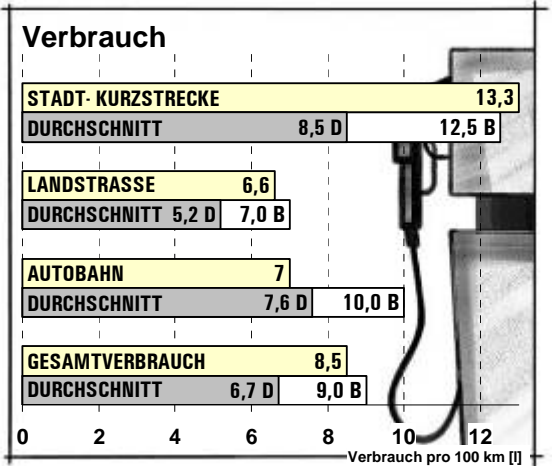
Der TT besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im

Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte.

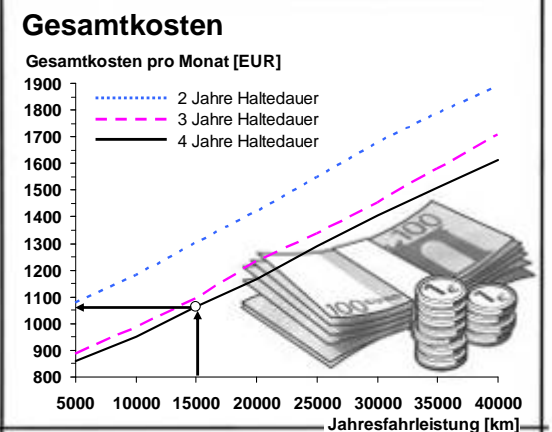
+ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Die langen Inspektionsabstände

versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die teureren Werkstattstundenpreise und die extrem hohen Kosten für den Reifenersatz und verhindern eine bessere Benotung.



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1064 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,6

Wertstabilität*

⊖ Dem Audi TT RS kann kein besonders guter Restwertverlauf vorausgesagt werden. Das liegt vor allem an dem leistungsstarken Motor und den hohen Betriebskosten.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Sehr teuer zeigt er sich in der Anschaffung. Knapp 56.000 Euro für ein Coupe in der Mittelklasse sind schlichtweg zu viel, auch wenn es sich beim RS um das Topmodell handelt.

3,8

Fixkosten*

Die jährlichen KFZ-Steuern fallen aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes für einen Benzinmotor hoch aus.

⊕ Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt sehr günstig aus.

⊖ Extrem teuer zeigt sich der Audi TT RS in der Teil- und Vollkaskoversicherung. Hier fallen die Einstufungen sehr ungünstig aus.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Insgesamt gestaltet sich TT RS fahren zu einem sehr teuren Vergnügen. Der hohe Anschaffungspreis und der gleichzeitig sehr hohe Wertverlust sorgt absolut gesehen für sehr hohe monatliche Kosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.2	TTS	TT RS	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/3189	4/1984	5/2480	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	147(200)	184(250)	200(272)	250(340)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	280/1700	320/2500	350/2500	450/1600	350/1750
0-100 km/h[s]	7,2	6,6	5,9	5,4	4,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	240	250	250	250	226
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	8,0 S	10,8 SP	8,1 SP	8,5 SP	5,8 D
CO ₂ [g/km]	155	183	247	188	214	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/25	14/20/25	14/21/25	14/21/25	14/25/27	16/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	106	166	318	176	238	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	606	681	903	879	1064	646
Preis [Euro]	30.000	33.400	41.600	45.700	55.800	35.400

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2480 ccm
Leistung	250 kW (340 PS)
bei	5400 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/40R18
Reifengröße (Testwagen)	255/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	2,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,3/ 6,6/ 7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	214g/km/ 205g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4198/1842/1342 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	705 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	113 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	685 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.065 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/25/27
Grundpreis	55.800 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

Audi TT RS Coupé

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	105 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch (Audi magnetic ride)	1.100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, aut. abblendend (+ Regen-Licht-Sensor)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten)	40 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 785°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Schalensitze (entfall Seitenairbag)	2.855 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	340 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,5
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,9	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	4,9	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,0	Sicherheit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	4,2
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,6	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	5,2	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,0
Federung	2,4		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	5,2
Innengeräusch	3,5	Betriebskosten*	4,6
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,1	Wertstabilität*	4,6
Fahrleistungen*	0,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	3,8
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest