

Vorstellung Audi TT RS: Kampfansage aus Neckarsulm

Von Heinrich Littmann

Vornehme Bescheidenheit ist das letzte, was man vom neuen Audi TT RS erwartet, handelt es sich doch um das leistungsorientierte Spitzenmodell der TT-Baureihe, die seit zwei Jahrzehnten das Image der oberbayerischen Premium-Marke sportlich auflädt. Und dennoch versichern die Ingenieure glaubhaft, man habe sich beim neuen Motor eher zurücknehmen müssen als das Potential auszureizen.

Audi hatte es schon beim Vorgängermodell geschafft, den guten alten EA-113-Motor, intern scherzhaft „eiserner Gustav“ genannt, zu einer veritablen Sportmaschine weiterzuentwickeln; für die jetzt vorgestellte RS-Variante der dritten TT-Modellgeneration wurde das Aggregat noch einmal umfassend überarbeitet.

Der grundsätzliche Aufbau ist identisch, aber man hat viele Bereiche umfangreich verbessert. Der Motor wurde um 26 Kilogramm leichter; 18 Kilogramm gehen dabei auf das Konto des Motorblocks, der nunmehr aus Aluminium besteht (womit sich der alte Spitzname erledigt hat). Die Ölwanne besteht aus Magnesium, die Ölpumpe aus Alu. Zu den technischen Innovationen zählen per Öleinspritzung gekühlte Kolbenböden sowie plasmabeschichtete Zylinderwände, die eine bessere Wärmeabfuhr ermöglichen. Greifbares Resultat: Ein höherer Wirkungsgrad, weil die Abgastemperatur nun auf 1000 Grad gesteigert werden kann. Der nochmals größere Turbo wird günstiger angeströmt. Vom Vorgängermotor übernommen haben die Ingenieure nur noch den Saugrohrdeckel.

Volle 480 Newtonmeter Drehmoment liegen von 1700 bis 5850 Umdrehungen in der Minute an, die Leistung beträgt glatte 400 PS (294 kW). Resultat: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,7 Sekunden, die Spitze ist bei 250 oder 280 km/h abregelt; beide Werte werden nach bemerkenswert kurzem Anlauf erzielt.

Für die Kraftübertragung sorgt eine 7-Gang-Doppelkupplungsautomatik, die zwar tadellos funktioniert, Puristen jedoch kaum über den Verlust der hervorragenden Sechsgang-Handschaltung hinwegtrösten kann, die für ungefilterten Fahrspaß bürgte. Sie

würde auch zum neuen TT RS gut passen. Der Allradantrieb arbeitet mit einer radselektiven Momentensteuerung, die es fertigbringt, die Kurvengierigkeit des kurzen Sportlers nochmals zu steigern.

Die legendären Spaß-Gene des TT – kurzer Radstand, tiefe Sitzposition, Gokart-Charakter – sind beim TT RS unverfälscht präsent. Obwohl das Auto 35 Kilogramm leichter geworden ist, wurde die Steifigkeit um 30 Prozent erhöht. Das Fahrwerk ist bis in den sehr hoch liegenden Grenzbereich hinein neutral; Bremse, Lenkung und Federung bieten ein perfekt abgestimmtes Paket für Stadt, Landstraße und Rennstrecke. Gerade auf letzterer gilt übrigens, dass der TT RS schon an die Performance des R8 heranreicht; die Ingenieure der Quattro GmbH haben hier nur noch einen geringen Respektsabstand nach oben eingehalten.

Im Interieur zeichnet sich der TT RS durch das gleiche, ungemein futuristische Armaturenbrett aus, das schon den regulären TT zur Ausnahmeerscheinung macht. Die TFT-Instrumentierung – hier mit eigenständiger „RS“-Screen – sowie das intuitive, extrem kompakte Bedienkonzept sind nach wie vor unerreicht. Und mit Starterknopf und Fahrmodus-Schalter verbreitet nun auch das Volant R8-Flair. Die bei mehr oder weniger flotter Fahrt gesammelten Daten werden nicht etwa für die Verkehrsbehörden gesammelt, sondern sie sollen den stolzen Fahrer und Besitzer erfreuen. Er kann sie über eine Audi-Sport-Performance-App abrufen. Noch funktioniert das Anwendungsprogramm allerdings nicht.

Von außen differenziert sich der Top-TT in typischer RS-Manier über eigenständige Dekorelemente in Mattsilber, große Lufteinlässe, Spoiler, Diffusor und das große ovale Auspuffrohr links und rechts. Ein Novum sind die OLED-Rückleuchten, die sehr technisch wirken und eine ungewöhnliche Brillanz ausstrahlen. RS-exklusive sind überdies die Farben Catalunya rot metallic und Nardo grau uni.

Mit einem Einstandspreis von 66 400 Euro – die Roadster-Variante mit Stoffdach kostet 2800 Euro mehr – spielt der TT RS in einer anspruchsvollen Liga: Er misst sich an Konkurrenten wie Mercedes-AMG SLC 43 mit V6-Motor und dem neuerdings nur noch vierzylindrigen Porsche Boxster. Ein Tag an der Rennstrecke hat uns überzeugt: Für Bescheidenheit besteht auch in diesem Konkurrenzumfeld kein Anlass. Audi hat einen Hochkaräter hingelegt. (ampnet/hl)

Daten Audi TT RS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,19 x 1,83 x 1,34

Radstand (m): 2,51

Motor: R5-Benziner, 2480 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 294 kW / 400 PS bei 5850–7000 U/min

Max. Drehmoment: 480 Nm bei 1700–5850 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt; optional: 280)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,2 Liter

CO₂-Emissionen: 187 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1440 kg / 400 kg

Kofferraumvolumen: 305-- 712 Liter

Räder / Reifen: 9 J x 19 / 245/35 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Preis: 66 400 Euro

Bilder zum Artikel



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS Coupé.



Audi TT RS.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.



Audi TT RS Roadster.
