



Audi TT

Voorsprong door mechaniek

De tijd leek wel stil te staan voor de Audi TT. Andere coupés kwamen en gingen, maar de TT bleef ongewijzigd op de markt. De rijeigenschappen en vooral het uiterlijk waren zo goed dat Audi simpelweg geen reden zag om de auto te vervangen. Maar nu is het zo ver: Audi introduceert de geheel nieuwe TT. Is de opvolger nog beter en zal de auto uitgroeien tot eenzelfde tijdloos icoon?

Aan het uiterlijk zal het niet liggen. Gisteren zag de oude TT er nog modern en begeerlijk uit. Maar vandaag, naast de nieuwe TT, is de voorganger ineens achterhaald. De opvolger is minstens zo elegant, maar beduidend scherper, dynamischer en atletischer.

Het past!

De nieuwe TT is langer (+ 13,7 cm) en vooral breder (+ 7,8 cm) dan de voorganger, maar geen millimeter hoger. De groeistuij is binnenin goed merkbaar, want het past! Normaalgesproken is het altijd hetzelfde liedje: wie groter is dan een Smurf moet zich in de vreemdste bochten wringen om in een coupé te passen. Uiteindelijk is altijd wel een oplossing te vinden, maar het blijft lastig. De Audi TT Coupé is bijzonder ruim voor een coupé. De hoofdruimte is riant en de beenruimte is zo enorm dat de bestuurdersstoel niet noodzakelijkerwijs in de achterste stand hoeft om comfortabel te kunnen zitten.



De ruimte op de achterbank is echter verwaarloosbaar. Audi noemt de TT Coupé een "2+2", maar dat zijn loze woorden. Een kinderzitje past op het achterbankje, maar zelfs peuters hebben dan te weinig beenruimte; laat staan dat een volwassene hier kan zitten.

De bagageruimte is juist fors voor een coupé. De vakantiebagage van twee personen past gemakkelijk achterin. De rugleuningen van het mini-achterbankje kunnen worden opgeklapt voor nog meer bagageruimte (dit geeft wel extra rijgeluiden). Ook de nodige bakjes en vakjes zijn in het knusse coupé-interieur niet vergeten.

Het interieur is evenals het exterieur een lust voor het oog. De testauto is uitgevoerd in een chique grijs/groene tint die consequent is doorgevoerd in de bekleding van de stoelen, de hemel en de deurpanelen. Het dashboard is van zwart kunststof in Audi's kenmerkende smetteloze en bijna steriele afwerking. Desondanks was de geteste auto niet vrij van rammeltjes.



Uitrusting

De testauto moet inclusief volleder interieur en extra spannende wielen bijna 65.000 euro opbrengen en dan valt op dat de uitrusting karig is. Elektrisch verwarmbare voorstoelen, een klimaatcontrolesysteem, xenon verlichting en alle denkbare veiligheidsvoorzieningen zijn standaard. Maar deze "ProLine" topuitvoering moet het desondanks doen zonder elektrisch verstelbare voorstoelen, licht- of regensensor en parkeerhulp.

Het navigatiesysteem is niet DVD maar CD-ROM gebaseerd en heeft daarom alleen wegenkennis van de Benelux. De instructies bestaan slechts uit een pijl en stem, een kleurenscherm met overzichtskaart ontbreekt. Het navigatie-, audio- en communicatiesysteem wordt bediend met Audi's MMI (multi media interface), maar de gebruikersvriendelijkheid hiervan blijft achter bij concurrerende systemen. De klank van het Bose-audiosysteem is matig.

Mechaniek

Alle luxeproblemen worden meer dan goedgemaakt door de kwaliteit van het mechaniek. Dit is waar de TT zich nadrukkelijk onderscheidt van de concurrenten en waar

Audi's credo "voorsprong door techniek" tot zijn recht komt.



De TT is leverbaar met een 2.0 liter viercilinder (200 pk / 280 Nm) en een 3.2 liter zescilinder motor. Die laatste is goed voor een opvallend sonoor geluid en 250 pk / 320 Nm. Daarmee is deze meest gespierde TT zeer snel en vooral uiterst alert. Ongeacht de snelheid is de kleinste beweging van de rechtersoort goed voor instant acceleratie.

Dat vraagt de eerste kilometers de nodige gewenning, want bij de geringste onvoorzichtigheid schiet de TT er als een projectiel vandoor. Ongeacht het toerental is de kracht enorm. De sprint vanuit stilstand tot 100 km/u in 5,7 seconden is imponerend, vanaf hoge snelheid accelereren tot hoogst exotische snelheden is puur machtsvertoon.



S-Tronic

Dat is mede te danken aan de "S-Tronic" zestraps versnellingsbak. Daarmee is de TT te rijden als volautomaat, maar de bestuurder (m/v) kan er ook voor kiezen zelf

sequentieel te schakelen met de hendels achter het stuurwiel. De hendels draaien met het stuur mee, zodat in iedere situatie veilig en snel kan worden geschakeld. Daarbij is "snel" het kernwoord, want de TT coureur hoeft nooit te wachten tot de volgende versnelling is ingelegd.

S-Tronic bestaat "kort door de bocht" uit twee versnellingsbakken: één exemplaar voor de even en één exemplaar voor de oneven verzetten. Wanneer de eerste versnellingsbak wordt gebruikt, kiest de tweede alvast een volgende of vorige versnelling (afhankelijk van het rijgedrag) zodat deze ogenblikkelijk beschikbaar is. Dit systeem werd tot nu toe met name door Volkswagen toegepast onder de naam DSG (direct shift gear). Het is bij de eerste kennismaking verbluffend, waarna het blijvend verslavend is. In de Audi TT komt S-Tronic/DSG echter het meest tot zijn recht en levert het een grote bijdrage aan het rijplezier.



Weggedrag

De feestvreugde wordt verder verhoogd door het weggedrag. Dat begint met een perfect in de hand liggend klein stuurwiel met platte onderkant. De TT stuurt direct en nauwkeurig, maar helaas te licht. Daardoor is nauwelijks enige weerstand van de voorwielen voelbaar en bestaat het risico in het hevigst van de strijd te scherp in te sturen.

Dit is tegenstrijdig met het verder zo sportieve karakter, want het onderstel is keihard en juist uiterst communicatief. Een groot deel van het koetswerk is uitgevoerd in aluminium om gewicht te besparen. Ook dit komt het weggedrag (en het remvermogen) merkbaar ten goede.

De eerste TT werd geplaagd door een lang slepend probleem met de wegligging in extreme situaties. Uiteindelijk werden alle auto's naar de fabriek teruggroepen voor de montage van

een achterspoiler. Menigeen vond dat dit het lijnenspel van de auto verstoort en tekende protest aan. Voor de nieuwe TT heeft Audi daarom een perfecte oplossing gevonden: een elektrisch bedienbare spoiler komt vanaf 120 km/u automatisch omhoog.



Ten opzichte van andere coupés heeft de TT een laatste (bijna) unieke troef voor handen: vierwielaandrijving. De uitvoering met 3.2 liter motor is standaard uitgevoerd met vierwielaandrijving en daarmee worden de grenzen nog verder verlegd. Waar andere coupés in de bocht wringen en uiteindelijk hun grip verliezen, blijft de TT onverstoort de weg volgen. Ook bij slecht weer of gladheid blijft de TT een feest om in te rijden; dat geeft letterlijk en figuurlijk voorsprong door mechaniek.

Conclusie

De vorige Audi TT leek het eeuwige leven te hebben, maar de nieuwe generatie TT laat zien dat Audi het nog beter kan. Opnieuw is de TT een lust voor het oog. Het interieur is al even fraai en bovendien biedt deze coupé opvallend veel binnenruimte.

Toch is de TT meer sportwagen en minder luxe coupé geworden. Het keiharde onderstel en de rijgeluiden (motor, banden, rijwind) zijn vermoeiend op de lange afstand. Bovendien ging alle aandacht uit naar de mechanische kwaliteiten en is de elektronica achtergebleven. Het uitrustingsniveau en de kwaliteit van audio en navigatie blijven ook achter bij de concurrentie.

Het sterke punt van de Audi TT is voorsprong door mechaniek: een sterke en levendige motor, een ingenieuze versnellingsbak, lichte bouw, vierwielaandrijving en een

subliem weggedrag. ■



Technische fiche

Audi TT 3.2 Quattro S Line S Tronic

Afmetingen

Lengte	418 cm
Breedte	184 cm
Hoogte	135 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1410 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	60 l
Koffierinhoud	290/700 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	3189 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	250 pk @ 6300 tpm
Koppel	320 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	10,3 l / 100 km
Verbruik stad	14,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	247 gr. / km



Prijs

Prijs	45.040 €
Basisprijs	33.270 €