



Audi TT Roadster Aangenaam treffen

Strakke heldere lijnen. Een eenvoudige opzet zonder overbodige poespas. Een lichtgewicht carrosserie en een zeer sterke motor. De Audi TT blinkt uit in eenvoud en rijdt mede daarom als een pure sportwagen. Bovendien is de TT nu ook verkrijgbaar als cabriolet. Heeft Audi zichzelf met deze Roadster overtroffen?

De eerste kennismaking is bijzonder aangenaam. De nieuwe TT is nog mooier en nog strakker vormgegeven dan de voorganger. Het voelt daarom als een eer om een week lang met deze wagen te mogen testrijden. Als cabriolet ziet de TT er minstens zo goed uit als de coupé.

Voorrecht

Bij het plaatsnemen in de wagen, wordt het bevoorrechte gevoel alleen maar groter. De stoelen zitten voortreffelijk. Zoals het hoort in een sportwagen, zit de bestuurder laag met metaal tot aan de schouders. Juist ongebruikelijk is dat dit knusse interieur voldoende ruimte biedt aan lange bestuurders. Stoel en stuurwiel hebben veel verstelmogelijkheden, waardoor een ieder zich meteen thuisvoelt in de TT. Het kleine sportstuur met platte onderkant ligt perfect in de hand. De korte versnellingshendel ligt goed onder handbereik.



Het dashboard is even strak als de rest van de wagen: geen lijn te veel en de vormen die er zijn, zijn uiterst elegant. Gezien het prijskaartje is de uitrusting karig; een kwaaltje waar veel Audi's aan lijden. De testwagen is voorzien van ruim 10.000 euro aan opties en pas dan is de TT Roadster een complete wagen om echt van te genieten.

Het cabriodak is standaard handbediend, voor een elektrisch bedienbare kap moet extra worden betaald. Ook voor een (elektrisch bedienbaar) windschot, radio, alarm en zelfs de nodige bergvakken moet opnieuw in de buidel worden getast.

Die radio kan het best worden weggelaten, want het Bose exemplaar dat Audi levert klinkt beroerd (bombastisch, vermoeiend disco-geluid).



Muziek

Gelukkig komt de echte muziek van de motor. De dubbele uitlaatpijp lijkt in de eerste plaats te zijn bedoeld als muziekinstrument; de functie als afvoer van uitlaatgassen is secundair. De testwagen is voorzien van de basismotor: een twee liter viercilinder met "TFSI" techniek. Deze techniek haalt uit een relatief bescheiden motorinhoud allerm minst bescheiden prestaties en bovendien een prachtig geluid!

De Audi TT Roadster is bedoeld als een sportwagen en dus is waar mogelijk gewicht bespaard. Op die manier kunnen alle paardenkrachten effectief worden omgezet in prestaties.

In getallen uitgedrukt is het verschil tussen de viercilinder turbomotor en de beduidend kostbaardere zescilinder groot (200 pk / 280 Nm tegen 250 pk / 320 Nm). In de praktijk

verschillen de prestaties nauwelijks. De zwaardere motor is goed voor meer machtsvertoon. De hier gereden "basismotor" heeft echter een beduidend levendiger karakter en geeft daarom zo mogelijk nog meer rijplezier.



Koning van de Autobahn

Vanuit stilstand sprint de manueel geschakelde TT Roadster in 6,7 seconden naar de 100 km/u. Daarna is het nog lang niet gedaan met de pret. In de testperiode zijn vele kilometers gemaakt op de Duitse Autobahn en hier voelt de TT-rijder zich de koning van de weg. Bij een tussenacceleratie vanaf 180 km/u weet de TT de inzittenden nog steeds in de stoelen te drukken!

Bovendien is de TT zelfs bij dergelijke snelheden nog relatief zuinig. Na een kleine 1.000 km reizen op zeer hoge snelheid was het gemiddelde verbruik slechts 7,8 liter per 100 kilometer! Menig personenwagen verbruikt meer.



Een kalme rijstijl op de kalme Belgische snelwegen levert een gemiddeld verbruik van 6,5 liter per 100 km op. Het is meer

dan terecht dat deze "2.0 TFSI" motor recent de verkiezing "Engine of the Year" in z'n klasse heeft gewonnen.

Wegligging

De 2.0 TFSI motor drijft de voorwielen aan. Alleen voor de 3.2 motor is vierwielaandrijving weggelegd. Op bochtige weggetjes is de TT Roadster een heerlijke stuurmansauto. De wegligging is uitstekend en torderen is deze cabriolet vreemd. De TT is voelbaar goed in balans, want Audi heeft er alles aan gedaan het gewicht evenredig te verdelen over de voor- en achterwielen. Het geringe gewicht maakt de wagen uiterst wendbaar.

De remmen zijn, dankzij het lichte gewicht, in staat om de TT binnen een verbluffend korte afstanden tot stilstand te brengen. In alle opzichten voelt en gedraagt de TT Roadster zich als een pure sportwagen.

Tegelijkertijd is te merken dat het nog beter kan. Wanneer de grens bewust wordt opgezocht, is te voelen dat de voorwielen het moeilijk hebben om de koers te bepalen en de wagen aan te drijven. Dan is achterwielaandrijving of Audi's Quattro vierwielaandrijving superieur.



Cabriodak

De echte aantrekkingskracht van de TT Roadster is natuurlijk het cabriodak. Om de wagen puur en licht te houden, heeft Audi gekozen voor een traditioneel stoffen dak. Dat kan in 12 seconden, desgewenst rijdend tot een snelheid van 30 km/u, worden geopend of gesloten.

In gesloten toestand is de kap 100% waterdicht (wasstraat of stortbui zijn geen probleem), maar bepaald niet geluiddicht. De rijgeluiden van het overige verkeer dingen zo nadrukkelijk door in het interieur, dat het de eerste minuten lijkt alsof er

een raampje open staat. Dit went uiteindelijk wel, maar met name op de lange afstand blijft het vermoeiend.

Waar mogelijk is uiteraard gereden met open dak. Rijden met open of gesloten dak is als het verschil tussen kleuren- en zwart/wit-televisie. De belevenis met open dak is completer omdat de wereld niet voorbij trekt van achter een raampje, maar volledig is te zien, te ruiken en te horen (inclusief dat heerlijke uitlaatgeluid).

Het comfort met geopend dak is iets minder dan gemiddeld. Tot zo'n 100 km/u zitten bestuurder en bijrijder goed uit de wind; kapsels blijven in model en petjes zullen niet afwaaien. Het windscherm levert daar een belangrijke bijdrage aan. Boven die snelheid wordt de pret minder omdat de rijwind de overhand krijgt.

Bij snelheden boven de 170 km/u is het moeilijk om het hoofd nog recht en de ogen droog te houden. Dat komt deels door de rijwind en deels door de sensatie!



Conclusie

Heeft Audi zichzelf overtroffen met de TT Roadster? Deze eerste kennismaking was in ieder geval bijzonder aangenaam. De geslaagde vormgeving, de prima stoelen en het fraaie interieur zorgen ervoor dat de bestuurder zich keer op keer bevoorrecht voelt om met deze wagen op pad te mogen gaan.

Dankzij het lichte gewicht stuurt, remt en presteert de TT Roadster meer dan uitstekend. De hier gereden viercilinder turbomotor geeft zo mogelijk nog meer rijplezier dan de zescilinder.

Het cabriodak is in gesloten toestand nauwelijks geluiddicht, wat de wagen vermoeiend maakt op lange afstanden. Met open dak vangen de inzittenden bij hoge snelheid veel rijwind. De belevenis is echter nog intenser en nog completer dan met de TT Coupé. Kortom: Audi heeft zichzelf niet overtroffen, maar het was wel een uiterst aangenaam treffen met de nieuwe TT Roadster. ■



Technische fiche

Audi TT Roadster 2.0 TFSI S-Line

Afmetingen

Lengte	418 cm
Breedte	184 cm
Hoogte	136 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1295 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Koffinhoud	250 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 5100 tpm
Koppel	280 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,7 sec.
Topsnelheid	237 km/u
Verbruik gemiddeld	7,8 l / 100 km
Verbruik stad	10,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	186 gr. / km



Prijs

Prijs	38.070 €
Basisprijs	34.480 €