

Intro

In 1995 stond in Frankfurt een conceptcar van Audi die behoorlijk afweek van de destijds in productie zijnde modellen van Audi. Het was de TT, en deze werd zeer positief ontvangen. Zo positief zelfs dat de concept in 1998 haast ongewijzigd in productie is gegaan. Tot vorig jaar heeft de TT steeds weer nieuwe kopers kunnen lokken en eigenlijk ziet het tijdloze model er nog steeds goed uit. Toch verscheen afgelopen jaar de opvolger in de showroom. Kan deze TT het succes van zijn voorganger doorzetten of zelfs overtreffen? Wij reden met 3.2 liter V6 met 250 pk en permanente vierwielaandrijving (quattro).



Een waardige opvolger van een succesvolle coupé?

Het exterieur

De nieuwe TT is direct herkenbaar als TT. De zo kenmerkende vormen van zijn voorganger zijn wat aangescherpt, maar niet dusdanig dat hier een totaal andere auto staat. Met name het silhouet van het zijaanzicht is nagenoeg gelijk en juist die lijnen maakten de vorige TT toch wel tot de frivole coupé die hij was. De ronde neus en kont met daartussen de ronde sterk aflopende daklijn. Audi heeft bij de nieuwe TT iets meer pit toegevoegd door wat scherpere lijnen in de carrosserie. Met name de lijnen die vanuit de singleframe grille ontspringen en de vouwen over de zijkant springen daarbij in het oog. Ook de verlichting is opvallend scherper gelijnd. Het sportieve karakter van deze auto wordt verder benadrukt door bijvoorbeeld de strakke 18 inch velgen en de dikke uitlaten aan beiden kanten achterop.



Kenmerkende ronde lijnen, maar net iets scherper

De autoliefhebber kan zich ongetwijfeld het slippertje van Audi nog herinneren omtrent de achterspoiler van de vorige TT. Voor degenen die niet bekend zijn met het verhaal: De eerste TT's werden geleverd zonder spoiler, want dat hoorde niet bij de ronde vormen. Maar toen bleek dat de auto minder goed te controleren was bij zeer hoge snelheden kon Audi niet anders dan met een spoiler (naast enkele andere

aanpassingen) meer neerwaartse druk creëren. Bij het huidige model heeft men dat handiger aangepakt. Er is nu namelijk een spoiler die zich in de carrosserie kan verbergen. Zonder tussenkomst van de bestuurder komt de spoiler bij 120 km/h naar boven en zakt hij onder de 80 km/h weer terug. 'Gelukkig' kun je de spoiler ook met een druk op de knop te voorschijnen toveren, zodat oom agent je op 's Heeren wegen niet kan bekeuren voor het feit dat je spoiler uit stond. Je kunt altijd nog zeggen dat je hem handmatig naar boven hebt laten komen.

Het interieur

Ook bij het ontwerpen van de binnenkant heeft Audi zich gerealiseerd dat je een succesvol product niet overboord moet zetten. Ook hier zijn weer kenmerkende elementen gebleven, maar is er toch ook wel weer een en ander veranderd. Ook hier zijn weer veel metaalkleurige ringen in het interieur te vinden, echter is het dit keer lang niet zo druk, omdat gelukkig de 'schroefjes' thuisgelaten zijn.



Hoogwaardige materialen en perfecte afwerking

De klokken voor het aflezen van de snelheid en de toeren zitten recht achter het markant gevormde stuur onder een koepeltje en zijn op zich groot genoeg om goed af te kunnen lezen. Bij de toerenteller wil dat ook prima, omdat de schaalverdeling maar 8 (duizend toeren) hoeft te gaan waarbij alle stukken evenredig zijn verdeeld. De snelheidsmeter gaat echter tot 280 km/h, maar maakt daarbij ook nog eens gebruik van een variabele schaalverdeling. Op de eerste helft wordt bijvoorbeeld 0-100 km/h aangegeven en op de tweede helft 100-280 km/h. Op zich hoeft dat niet zo'n probleem te zijn, je ziet het wel veel vaker, maar door ook nog eens gebruik te maken van grote en kleine cijfers en de stappen te laten verschillen van 10 km/h naar 20 km/h wordt het met name tussen grofweg 60 en 160 km/h niet altijd makkelijk om je snelheid in één oogopslag goed af te lezen. En dat terwijl dit toch juist veelgereden snelheden zijn met een auto als deze.

Met de verlichting aan licht het dashboard rood op en doet warm aan. Ook het navigatie-/audioscherm in de middenconsole is van eenzelfde rode kleur. Daaronder bevinden zich de knoppen van de automatische airconditioning en de stoelverwarming. Vanuit de middenconsole loopt een aluminium paneel tot tussen de voorstoelen door met daarop uiteraard de pook waarmee de S-tronic versnellingsbak bediend kan worden, maar ook nog wat extra knoppen om bijvoorbeeld het ESP uit te schakelen of de spoiler omhoog te zetten. Het dashboard, maar eigenlijk het hele interieur, is van een uitstekend afwerkingsniveau. Geen kieren, geen kraakjes... top! Ook de gebruikte materialen zijn van hoge kwaliteit.

De mineraalgrijze, nappalederen stoelen zitten heerlijk. De zitting is stevig, maar desondanks nog best comfortabel. Daarbij wordt je goed omklemd door de wangen en de lendensteunen van de zetels. Het wordt hierbij ook al duidelijk dat naast het sportieve karakter toch geen hele grote concessies gedaan

willen worden richting het comfort. Des te opmerkelijker is het dan ook dat de zijdelingse steun in het geheel niet te verstellen is, maar dat de stoelen zelf ook vrij 'ouderwets' versteld moeten worden. Dus de bekende draaiknop voor de achterleuning, de 'pomp' voor de hoogteverstelling en de hendel voor de verstelling naar voren of achteren. Eigenlijk had dit best elektrisch gemogen, want het leeggewicht lijkt verder ook geen groot issue te zijn bij de TT. Het laat zich haast raden dat de ruimte op de achterbank te verwaarlozen is. Zodra een merk zijn eigen auto een 2+2-zitter noemen, dan weet je dat de achterbank er eigenlijk voor de show in zit. De kofferruimte is met zijn 290 liter echt niet onaardig voor een coupé. En met het toch al niet zo zinvolle achterbankje plat, kun je er zelfs 700 liter in kwijt.

Het rijden

Op het moment dat de auto gestart wordt, wordt direct duidelijk dat deze TT niet voor de poes is. Een imposante roffel komt ten gehore. De klank van de V6 heeft in de verte zelfs wel wat weg van een Amerikaanse V8. Met name als je eens even pittig versnelt, lijkt het of er wel meer dan 6 cilinders hun werk ten uitvoer brengen. Heerlijk. Bij de eerste meters valt op dat de TT ondanks zijn vermogen geen zenuwachtig monster is, dat alleen maar meer wil. De TT laat zich prima op bebouwde kom-snelheden al moet je je af en toe wel bewust maken van je



Veel vermogen, prima wegligging, een feest!

snelheid door op de snelheidsmeter te kijken, want ondanks dat de auto niet onrustig is, ligt wel continu de mogelijkheid op de loer dat je geleidelijk klimt tot niet toegestane snelheden zonder dat je het zelf door hebt. Het bochtenwerk is al even soepel. Ook als je de snelheid behoorlijk verhoogt gaat het sturen al even gemakkelijk en sterker nog: het wordt zelfs een genot om de bochten zo strak aan te snijden als met deze TT mogelijk is. Na een lekkere S-bocht krijg je de neiging om te keren en er nog een paar keer door te gaan. De TT kleeft namelijk aan de weg en laat zich totaal niet van zijn stuk brengen door een snelle verandering van richting. De vering is wel enigszins stug te noemen, maar toch laat de auto zich absoluut niet in de categorie 'hardcore sportwagen' plaatsen, daarvoor is het allemaal nog wat te gladjes. Je voelt niet ieder kiezeltje of hobbeltje in de weg, maar dat zal ongetwijfeld met de beoogde doelgroep te maken hebben. Mede verantwoordelijk voor de goede wegligging is natuurlijk ook de permanente vierwielaandrijving waar Audi inmiddels meer dan 25 jaar furore mee maakt.

De acceleratie is zeker imposant te noemen. De opgegeven tijd van 0-100 km/h ligt op 5,7 seconden. We hebben het niet zelf nagemeten, maar dat zal ongetwijfeld kloppen. Het leuke is dat de automaat de optie 'Launch Control' biedt om de 250 paarden zo optimaal mogelijk hun werk te laten doen. Hiervoor dient het ESP uitgeschakeld te worden en de automaat in de stand S te staan. Als je dan de linkervoet op de rem houdt en met de rechter volgas geeft, wordt de motor op 3200 toeren gehouden. Zodra je nu je linkervoet van de rem haalt, gaat de TT als de brandweer (al vraag ik me af of die wel zó snel zijn) er vandoor. Je voelt dat de auto iets zoekerig wordt om zijn vermogen op de weg te kunnen leggen, maar het is werkelijk een genot om zo eenvoudig een goede 0 tot 100 neer te zetten. Je zult het uiteraard niet

snel bij het stoplicht gebruiken (je buurman zal vreemd staan te kijken als je zo toeren loopt te maken), maar het voegt wel een funfactor toe aan de TT.

Natuurlijk is zoiets leuk, maar zo vaak doe je dat normaal gesproken niet. Gelukkig kan de automaat ook prima met het normale huis, tuin en keuken rijgedrag overweg. In de D-stand is de automaat zelfs best comfortabel te noemen en het eerder genoemde rijden op lage snelheid is dan zeer gemoedelijk. De DSG-bak schakelt vlot op en voor je het weet zit je in zijn hoogste versnelling. Bij zo'n 70 km/h is de zesde versnelling reeds bereikt. De overgangen zijn door de dubbele koppeling nauwelijks merkbaar. Geef je echter toch een keer flink gas, dan wordt er direct teruggeschakeld, soms zelfs twee versnellingen, en krijg je direct een duw in je rug door de krachtige acceleratie. Ook opmerkelijk vond ik de prettige werking van de flippers op het stuur. De DSG-bak zorgt ervoor dat er nauwelijks een vertraging is bij het schakelen. Iets wat ik bij andere auto's, ook uit het premiumsegment, wel heb ervaren.

Is een beetje comfortabel rijden met de mogelijkheid tot flinke acceleraties nog niet voldoende, dan kun je er altijd nog voor kiezen om de automaat in de Sportstand te zetten. De auto maakt behoorlijk meer toeren en schakelt dus ook bij totaal andere snelheden pas op. Ter vergelijking: waar de D-stand de zesde versnelling al heeft bereikt, maakt de automaat in de S-stand net aanstalten om naar de vierde versnelling te gaan. Tevens remt de auto bij gas los meer op de motor af. Het geeft gewoon continu een wat sportiever karakter, mede natuurlijk doordat de motor bij hogere toeren een zeer aangenaam geluid produceert. Wat minder prettige geluiden zijn, zijn de geluiden van buitenaf. Ten eerste de rolgeluiden, maar dat valt nog enigszins mee, maar qua rijwind heb je toch een behoorlijke hoeveelheid geluid die de koets binnendringt. Gezien het premiumkarakter van het merk Audi is het toch echt wat 'too much'. Van deze nare bijgeluiden is gelukkig pas sprake bij snelheden van boven de 100 km/h.

Slot

De vorige TT was een succesvol product en Audi wil daar zeker op voortborduren door de auto herkenbaar te houden. Waar Audi zich vorige keer op een min of meer nieuw avontuur stortte, kunnen ze nu teren op de ervaringen en daarmee een nog betere auto neerzetten. Problemen als wegligging bij zeer hoge snelheden hoef je niet te verwachten. De looks zijn niet dramatisch veranderd, maar zijn wel weer actueel en passen bij het huidige familiegezicht. Deze TT kan er weer jaren mee door.



Deze nieuwe TT zal weer heel wat jaren zijn mannetje kunnen staan!

Qua techniek is het allemaal ook dik voor elkaar met een dikke motor, een geweldige automaat en de permanente vierwielaandrijving. Uiteraard is dat ook allemaal wel een tikje minder te krijgen, want voor de huidige uitvoering moet je toch dik 65.000 euro neertellen. Voor zo'n 20.000 euro minder kun je al beginnen met de handgeschakelde 2.0 TFSI met voorwielaandrijving. En aangezien je maar 50 pk minder hebt, is dat

zeker niet behelpen. Het enige jammere is dat die motor niet met vierwielaandrijving te krijgen is. Maar je houdt ook heel wat geld in de zak. Welke versie je ook kiest, je hebt in ieder geval een stukje techniek van de bovenste plank met zeer begeerlijke looks.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Verfraaiing succesvol ontwerp
- + Comfortabele sportieveling
- + Geweldige automaat

Min

- Afleesbaarheid snelheidsmeter
- Simpele stoelverstelling
- Bijgeluiden hoge snelheid