

## Intro

Vorig jaar is de Audi TT Coupé opgevolgd door een totaal nieuwe TT die aan het succesvolle concept niet zoveel veranderde, maar wel door strakkere lijnen en nieuwe motoren weer helemaal bij de tijd was. Van de roadster was tot voor kort nog geen nieuwe uitvoering, maar sinds dit voorjaar is hij dan toch verkrijgbaar. De coupé reden we al eerder en nu konden we ook de roadster eens aan de tand voelen. Naast het dak zitten er nog een aantal verschillen tussen de gereden coupé en roadster. Deze roadster is voorzien van de 2 liter TFSI motor, die we uit de Golf GTI kennen. Daarnaast wordt hij aangedreven op enkel de voorwielen, waar de V6 uit de coupé zijn krachten over alle wielen mocht verdelen.



De nieuwe TT, maar dan zonder dak...

Het zonnetje scheen en de temperaturen waren aangenaam tijdens de testdagen, ideaal om de TT Roadster goed tot zijn recht te laten komen.

Het zonnetje scheen en de temperaturen waren aangenaam tijdens de testdagen, ideaal om de TT Roadster goed tot zijn recht te laten komen.

## Het exterieur

De verschillen met de coupé zijn haast op één hand te tellen. Vrijwel alle lijnen zijn gelijk aan die van de dichte versie van de TT. Natuurlijk heb je nu een stoffen cabriodak en de daaraan verwante aanpassingen, maar verder houden de verschillen met de gereden coupé met andere uitlaten en andere velgen ook wel weer op. En als je dan bedenkt dat het verschil in uitlaten te maken heeft met de andere motorisering en dat je qua velgen natuurlijk altijd je eigen keuze kunt maken, kun je gauw de conclusie trekken dat er eigenlijk geen verschillen in uiterlijk zijn behoudens het dak.



Van dicht naar open in 12 seconden

Wat betreft de velgen zou ik toch alsjeblieft kopers willen aanbevelen om nog even verder te kijken, want echt blij werd de tester niet van dit soort lichtmetaal op een dergelijke sportieve auto. En dat terwijl je voor een lager bedrag dan de 1.962 euro meerprijs die je voor deze velgen moet betalen, ook al 17 inch velgen kunt krijgen die wat minder opzichtig zijn.

In hoofdlijnen is de auto nog steeds 'rond' zoals zijn voorganger, maar door de scherper gelijnde details

komt ook deze roadster aanmerkelijk sportiever over. Met name de lampen voor en achter en de vouwen hier en daar in het plaatwerk dragen hier zorg voor. Ook de grote singleframe grille laat de auto gretiger ogen.

Wanneer het dak elektrisch wordt geopend, openbaart zich de karakteristieke cabrioletvorm met een grote rechte achtersteven. In 12 seconden opent (of sluit) de kap zich. Ook de ontgrendeling is volledig elektrisch. De kap vouwt zich netjes achter de hoofdsteunen op, maar wordt niet meer verborgen onder een afdekking. Op zich vouwt de kap zich strak op en ziet het er zodoende wel netjes uit, maar aangezien er natuurlijk aan beide kanten wel flink wat spelingsruimte overblijft, kan het toch wat vreemd en onaf overkomen. Met name als je naast de auto met geopende kap staat en je dus zo van bovenaf bij de kap langs kan kijken. Achter de twee hoofdsteunen zijn de bekende blinkende rolbeugels aanwezig, waarvan een soortgelijke variant ook op de vorige generatie zat. Eventueel is een windschot hier nog weer achter, ook elektrisch, op te zetten.

## Het interieur

In het interieur zijn zo mogelijk nog minder verschillen te vinden met de TT Coupé. Het dashboard is exact gelijk en laat zich in een paar woorden karakteriseren: hoogwaardig, origineel, praktisch. Ook de materialen zijn met het donkere kunststof, hier en daar een aluminium accent en veel chromen ringen gelijk aan dat van de coupé. Het kleine, aan de onderkant afgeplatte stuur en het kleine pookje liggen lekker in de hand. Doordat de bovenkant van de handrem met een zacht materiaal bekleed is, kan deze als een soort armsteun dienen voor de 'schakelarm'. Ook dit was zo in de



Praktisch geen verschillen met de coupé

coupé, maar aangezien die voorzien was van een automatische versnellingsbak, maakte je er daar toch minder gebruik van. Tussen de voorstoelen zitten de knoppen voor elektrische bediening van het dak en het windschot. Het behoeft geen nadere uitleg dat we hier dan toch weer een verschil te pakken hebben. Overigens is deze elektrische bediening optioneel. Je kunt 1.726 euro op je spaarbankboekje laten staan, als je niet vies bent van een stukje handarbeid.

De sportieve zwarte stoelen zijn bekleed met een combinatie van zwart leder en alcantara. De zitpositie is goed in te stellen. Door middel van handmatig bedienbare hendels en draaiknoppen is de hoogte, de stand van de leuning en de afstand tot het stuur en de pedalen in de juiste posities te zetten. Neem daarbij nog een goed verstelbaar stuur en iedereen moet zijn plekje kunnen vinden. De wangen en lendensteunen omklemmen de bestuurder en passagier om zonodig ook bij het wildere bochtenwerk goed op de plek te blijven. Helaas zijn deze opstaande randen niet in te stellen. Natuurlijk is de ruimtebeleving met de kap open grandioos, maar ook met de kap gesloten heb je nog steeds een goede ruimte om je heen. Doordat er in tegenstelling tot bij de coupé geen nutteloos achterbankje is, is

daarmee ruimte gecreëerd om de kap op te bergen. Het voordeel is dat je zodoende voorin niet aan ruimte hoeft in te boeten. Ook in de koffer zijn gevolgen beperkt gebleven, al zijn er toch nog weer 40 liter verloren gegaan en is er slechts 250 liter aan opbergruimte beschikbaar.

## Het rijden

Had deze test dan niet een stuk korter kunnen zijn door naar het verslag van de coupé te verwijzen en aan te geven dat in feite het dak het enige verschil is dat er werkelijk toe doet? Nee, toch niet. In tegenstelling tot de coupé hebben we hier niet te maken met de potente zescilinder met 250 pk, maar moeten we het hier doen met 'slechts' 200 pk uit een viercilinder. Daarnaast zitten er essentiële verschillen in het feit dat we nu met een handbak te maken hebben en dat nu alleen de voorwielen worden aangedreven.



Mooi weer... dakje open... Wat wil je nog meer?

In de vorige TT-test werd reeds het vermoeden geopperd dat de 200 pk uit de TFSI motor ruim voldoende zou zijn voor sportief capaciteiten en dat blijkt ook. Deze TT is nog steeds ongelooflijk snel. In een respectabele 6,7 seconden tikt de naald al 100 km/u aan en daarna gaat hij ook vrolijk door. Wanneer je de motor flink toeren laat maken alvorens op te schakelen hoor je steeds het fluiten van de turbo en dat is toch een geluid waar je als autoliefhebber alleen maar van kunt genieten. Neem daarbij af en toe een klein plofje in de uitlaat bij het schakelen en het sowieso al stevige uitlaatgeluid en je kunt nagaan dat de oren gestreeld worden, zeker bij een pittig ritje met de kap open. Af en toe neigt het uitlaatgeluid wel een beetje naar een wannabe-geluidje wat onder menig oud 'getuned' autootje te vinden is, maar daar deze TT geen wannabe is, is het stevige geluid gerechtvaardigd. Bij deze sportieve eigenschappen past ook het kleine, lekker in de hand liggende pookje, waarmee je de bak met korte rake klappen van versnelling laat wisselen. Is het op een gegeven moment genoeg geweest en moet je de acceleratie vanwege de snelheidsbeperkingen staken, dan kun je zo nodig tot en met de zesde versnelling opschakelen om zodoende het verbruik te minimaliseren.

Je kunt de TT dus flink op zijn staart trappen en dan zal de acceleratie ernaar zijn, maar eigenlijk is het minstens zo leuk om lekker te cruisen, sterker nog, als het zonnetje lekker schijnt krijg je de neiging om rustig aan te doen om je verblijf in de auto zo lang mogelijk te laten duren. De motor leent zich daar ook prima voor. Wanneer je rustig wilt rijden, is dit geen enkel probleem. En ook hier kun je door de zes versnellingen het verbruik goed binnen de perken houden.

Met het kleine stuurje kun je de TT prima de weg wijzen. Het reageert direct en precies en sluit zodoende prima aan op de sportieve aspiraties van de motor. Soms is het echter toch wel oppassen geblazen als je de auto bij hogere snelheid door de bocht wilt sturen. De neiging tot onderstuur is wel degelijk aanwezig al grijpen de hulpelektronica natuurlijk wel in om dit te voorkomen. Toch wel vaker dan je van een sportieve Audi mag verwachten knippert het ESP lampje als je gelijktijdig bemerkt dat de

auto aan of net over zijn maximale kunnen zit. Dit geeft toch wel weer aan dat je, wanneer je tenminste regelmatig van het stevigere werk wilt genieten, toch wel voor de quattro-aandrijving moet gaan. Helaas, en dat is toch eigenlijk wel een misser, is deze motoruitvoering niet beschikbaar met vierwielaandrijving. Wellicht dat het een marketingtechnische keuze is om de 3.2 nog wat extra meerwaarde te laten hebben, maar eigenlijk is dat jammer, want de TFSI-motor an sich is al potent zat.

De hoeveelheid rijwind en -geluid is natuurlijk erg afhankelijk van de toestand van de kap. Dat geldt overigens ook voor het zicht rondom. Met kap open is natuurlijk het zicht super, maar daardoor wordt het contrast met de kap dicht ook des te groter. De lage raampjes en het feit dat je schuin naar achteren geen zicht hebt, maakt het er allemaal niet prettiger op. Het sportieve geluid en tevens andere geluiden blijven redelijk buiten de auto als deze in gesloten toestand rondrijdt. Natuurlijk is het allemaal wel iets minder geïsoleerd dan de coupé, maar wat wil je... je hebt immers een stoffen kap nu. Het is alleszins acceptabel. Met open kap merk je natuurlijk wel aardig wat rijwind, maar het is nog niet echt hinderlijk aanwezig. Wel is het opvallend te noemen dat het effect van het windschot amper te merken is. Een optie die ik dan persoonlijk ook gewoon zou weglaten.

## Slot

Het weer was in de testperiode ideaal. Lekker zonnetje, blauwe luchten en een klein zuchtje wind. Het laat zich dan ook raden dat het genieten geblazen was met een cabriolet als deze. In zinn van de cabrioleving is deze TT zeker een interessante auto. Maar ook op het gebied van sportiviteit staat deze TT zijn mannetje. De 200 pk zijn ruim voldoende en met de sportieve zetels en de heerlijke bijgeluiden van de motor en uitlaat voel je aan alles dat deze auto er een van het potente soort is. De wegligging valt dan helaas toch wel uit de toon, doordat je met name in een pittig genomen bocht toch bijstand nodig hebt van de elektronica. Gelukkig is er nog altijd de mogelijkheid om ook quattro op de Roadster te bestellen, al dien je dan wel direct meer dan 10.000 euro meer neer te tellen, aangezien je er dan direct de V6 verkrijgt.



Voor de sportieveling toch maar liever quattro

De geteste TT is oneerbiedig gezegd de instapper, want goedkoper dan deze kun je hem niet krijgen. Althans in de basis. Want je kunt natuurlijk wel een hoop opties achterwege laten die hier wel op zitten. De geteste TT Roadster komt op 60.356 euro, waar je hem kaal al voor 48.625 euro op je naam kan laten zetten. Wil je het er op wagen om een open auto te kopen, omdat het Nederlandse klimaat toch steeds cabriovriendelijker wordt, dan is de TT een interessante mogelijkheid. Wel wordt het dan aangeraden om de quattro-uitvoering te nemen, als je er regelmatig eens stevig mee wilt boenderen. Maar eigenlijk zou je in dat laatste geval de open lucht moeten laten voor wat het is en de toch net wat snellere dichte TT nemen.

Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Prachtig interieur
- + Potente motor
- + Beleving van lucht en geluiden

## Min

- Ruimtes rond neergelaten kap
- Onderstuur bij pittig bochtenwerk
- Windschot heeft weinig effect