Jarno van Maanen
3 december 2009

Overtreffende trap

De Audi TT is altijd al een sportieve auto met pittige motoren geweest. Er was echter nooit een uitvoering met echte sportwagenprestaties. Toegegeven, de 3.2 V6 heeft genoeg power, maar die zware zescilinder in het vooronder maakt hem minder geschikt voor het betere bochtenwerk. Vorig jaar zag de eerste sportversie het levenslicht: de TTS, die goed is voor 272 pk uit een lichte viercilinder. Dat kan nog beter, dacht Audi. Daarom is er nu de TT RS, aangedreven door een historisch verantwoorde vijf-in-lijn met turbo die niet minder dan 340 pk levert. Daarmee legt hij zelfs sportwagens als de R8 en 911 het vuur na aan de schenen.

Typisch

Zelfs een ongeoefend oog ziet dat de TT RS niet zo maar een TT is. Misschien wel het meest kenmerkend is de uit de kluiten gewassen achterspoiler. Voor wie het wat minder mag zijn, is er ook een meer bescheiden variant te bestellen, die bovendien verzinkt bij lage snelheden. Verder beschikt hij over de typische RS-kenmerken, zoals daar zijn: matchromen buitenspiegels, twee ovalen uitlaatpijpen, oversized luchtinlaten, een splitter in de voorbumper, een diffusor in de achterbumper en een verlaagd onderstel. Wielen zijn er in de maten 18 tot en met 20 inch. Bij ons testexemplaar is gekozen voor de gulden middenweg.

Met al die aanpassingen maakt de normaal zo brave TT opeens een heel agressieve indruk. Vooral vanaf een afstandje bekeken, dan lijken de luchtinlaten in de voorbumper diepe zwarte gaten en is de splitter nog meer racy dan van dichtbij gezien. Het grote

contrast tussen de scherpe achterspoiler en de bolle achterlichten is typisch voor de metamorfose die de 'dameskappersauto' heeft doorgemaakt. Een blik door de grote vijfspaaks velgen leert dat het zeker niet alleen show is, die geperforeerde pannenkoeken van 370 mm in doorsnee zullen vast ergens goed voor zijn.

Potentie

Ook in het interieur vallen allerlei zaken op die op zijn minst een hint geven naar de potentie van deze RS. De diepe kuipstoelen bijvoorbeeld, of de aluminium pedalen. Mocht je zijn vergeten in een TT RS te hebben plaatsgenomen, dan herinneren logo's her en der in het interieur je aan dat feit. Hoewel de ruimte in de cockpit niet tegenvalt - zelfs iemand van bovengemiddeld formaat kan zijn ledenmaten prima kwijt - maakt hij wel een krappe indruk. Dit is waarschijnlijk te wijten aan de algehele zwartheid van het interieur. De achterbank heeft weinig praktische waarde, deze is het best te gebruiken

als extra bagageruimte.

Zoals we van Audi gewend zijn, is de afwerking smetteloos. Ieder onderdeel sluit naadloos op het andere aan en de kwaliteitsindruk ligt bijzonder hoog. Erg fraai is de bekleding van middentunnel en de handremhendel, met strak leer en contrasterende stiksels. De standaarduitrusting is riant. Xenon-verlichting, leren bekleding en een licht- en regensensor zijn standaard. Interessante opties zijn 'magnetic ride' (een adaptief dempingssysteem), sportuitlaten (inclusief zwartgekleurde uitlaatpijpen) en, last but not least, een snelheidsbegrenzer die pas bij 280 km/h ingrijpt, in plaats van de standaard 250 km/h.

Versleuteld

Dat de TT RS een vijfcilinder onder de motorkap heeft, was aanvankelijk niet de

bedoeling. Hij zou eigenlijk de 3.0 V6 met compressor uit de S4 en A6 krijgen, maar die paste niet in de krappe motorruimte. De volgende optie was de 3.2 V6, die al in de TT verkrijgbaar is, echter dan voorzien van een turbo. Helaas werd dat te zwaar. Toen bedacht iemand dat de Volkswagen Jetta in de VS een vijfcilinder heeft die misschien een goede basis zou zijn. En zo geschiedde: de 2.5 liter vijf-in-lijn werd flink versleuteld en het vermogen steeg van 170 pk naar maar liefst 340 pk met een koppel van 450 nm, beschikbaar van 1.600 tot 5.300 toeren.

Uiteraard wordt al die kracht niet alleen op de voorwielen losgelaten, dat zou alleen tot rokend rubber leiden. Daarom beschikt de RS standaard over quattro vierwielaandrijving. Er was geen ruimte voor de Torsen-variant, dus is er gekozen voor de versie met Haldex-koppeling, zoals we die kennen van de andere TT's. Dat hij daarmee het vermogen, in rechte lijn tenminste, goed op de weg krijgt, blijkt wel uit de acceleratiecijfers. Het sprintje van stilstand naar 100 km/h werkt hij af in slechts 4,6 seconden en daarmee is hij precies zo snel als de ruim twee keer zo dure R8! Van 100 tot 200 km/h doen ze allebei in ruim 11 seconden.

Op papier zijn het slechts droge cijfers, op de weg blijkt de TT RS simpelweg razendsnel te zijn. Het is moeilijk te geloven dat hij 'maar' 340pk heeft, want qua acceleratievermogen lijkt hij minstens 100 pk mÃ©Ã©r te hebben. Toen we op een rustige zondagmiddag de Autobahn opreden, stond de snelheidsmeter in een mum van tijd op 250 km/h. Na enig aandringen kwam er zelfs 280 km/h op de teller te staan. Onbegrensd zou hij bijna 300 km/h kunnen halen... De enorme trekkracht bij een breed toerenbereik zorgt ervoor dat je bij tussensprintjes vrijwel iedereen te snel af bent, terwijl je heel schakellui kunt rijden.

Hitsig

Dat schakelen gaat trouwens met een aangepast pookje, die korter is dan die van een normale TT en kortere schakelwegen kent. Het is zaak om je aandacht erbij te houden, want de versnellingen liggen dicht bij elkaar, vooral de 'drie' is lastig in te leggen. Zoals het een sportwagen betaamt, voelt de koppeling zwaar aan. Ook de besturing is redelijk zwaar, al voelt die in de middenstand juist een tikkeltje vaag aan. De reactie op het gaspedaal is normaliter al behoorlijk fel, maar met een druk op de sportknop wordt de gasrespons opeens wel heel hitsig en spurt de RS er vandoor bij de lichtste beroering van het pedaal.

Met die sportknop wordt ook een vlinderklep in de uitlaat bediend. Het geluid verandert direct van een redelijke zuivere klank in een donkerbruine roffel. Vooral bij lage toerentallen klinkt de geblazen vijfpitter subliem. Langzaam optrekken van 2.000 naar

3.000 toeren is een genot voor het oor. Evenals plotseling het gas loslaten, om zo plofjes - veroorzaakt door onverbrande benzine in de uitlaat - te kunnen horen. Achteraf gezien was het helemaal niet zo erg dat er geen V6 onder de motorkap paste, deze vijf-in-lijn geeft de TT RS een eigen geluid en daarmee veel meer karakter.

Okay, met de prestaties, de rijbeleving en het motorgeluid zit het dus wel snor, maar hoe zit het met de wegligging? Die is helaas nogal braaf. Geef je teveel gas in een bocht, dan kruipt de auto langzaam over zijn voorwielen naar buiten. Op droog wegdek valt er weinig te spelen met de TT RS en moet hij het vooral hebben van zijn bloedstollende acceleratie. Want efficiÃ«nt is de aandrijving wel. Het vermogen wordt immers direct omgezet in voorwaartse beweging. Het onderstel is knetterhard: iedere oneffenheid in de weg wordt ongefilterd aan de inzittenden doorgegeven.

Vermakelijk

Dat de TT RS een Audi is, heeft zo zijn voordelen: de afwerking en het materiaalgebruik is perfect en je mag erop vertrouwen dat de techniek betrouwbaar is. Helaas heeft deze TT ook de wel heel voorspelbare wegligging die we van het merk uit Ingolstadt gewend zijn, waardoor het met deze auto lastiger is om te spelen dan met zijn achterwielaangedreven tegenstrevers. Toch kun je je prima vermaken met de RS. Hij is ontzettend snel, ziet er stoer uit en klinkt heerlijk, vooral wanneer je hem met sportuitlaat bestelt. Met een vanafprijs van 77 mille zit hij precies tussen zijn directe concurrenten in: de BMW Z4 en Porsche Cayman. De TT RS is ook als Roadster leverbaar en kost dan 4.500 euro meer.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Bloedstollende acceleratie
+ Heerlijk motorgeluid
+ Sublieme afwerking

Min

- Wegligging nogal braaf
- Vage middenstand stuur
- Hard onderstel