



Audi TT

Vernieuwingsdrang

Autotest | De TT was altijd het mode-popje van Audi. De TT was mooi, aantrekkelijk en sportief. Maar de TT was ook een buitenstaander. En dat was jammer. Daarom gooit Audi het met de nieuwe TT over een heel andere boeg. De nieuwe TT is een waar stijlicoon en een echte vernieuwer. Maak kennis met het nieuwe boegbeeld van Audi.

Vrees niet! Ondanks de vernieuwingsdrang is de nieuwe Audi TT nog steeds herkenbaar als TT. Zoals altijd wordt het lijnenspel gekenmerkt door de boog van het dak. Ook de dik aangezette wielkasten zijn een duidelijke verwijzing naar de originele TT.

Het front van deze derde generatie van de TT is echter een stuk agressiever dan voorheen. De grote grille heeft iets brutaals, terwijl de koplampen de TT een scherpe, bijna gemene aanblik geven. Dit is het type auto dat als vanzelf respect afdwingt bij het overige verkeer; wie de TT in de binnenspiegel ziet, gaat als vanzelf opzij.



Virtual cockpit

Toch is het aan de binnenzijde waar de TT echt vernieuwt. Van nature is een Audi smetteloos afgewerkt en is het interieur zo opgeruimd dat het bijna steriel aandoet. Met de TT gaat de fabrikant nu een stapje verder, door die eenvoud in schoonheid te veranderen.

Het centraal geplaatste beeldscherm is namelijk komen te vervallen! Bovendien is het aantal knoppen

tot een minimum beperkt. Hiermee straalt de TT een ongekennde rust en, jawel, schoonheid, uit.



De vraag is echter: gaat dit ten koste van de gebruikersvriendelijkheid? Aanvankelijk vraagt deze "virtual cockpit" enige gewenning. Maar al snel is de logica duidelijk: zo zijn de knoppen voor het klimaatcontrolesysteem vervangen door piepkleine displays in het hart van de ventilatieroosters. Logisch, want daar komt immers de warme of koude lucht uit.

Inmiddels vervangen diverse autofabrikanten de traditionele klokken achter het stuurwiel door een beeldscherm waarop de snelheidsmeter en toerenteller verschijnen. Dit heeft als voordeel dat de indeling of vormgeving is aan te passen aan de wensen van de bestuurder. Audi gaat nu echter een stap verder door alle functionaliteit van een centraal beeldscherm te verplaatsen naar het beeldscherm achter het stuurwiel.



Middels knoppen op het stuurwiel kan de chauffeur door de diverse functies bladeren. Om de zichtbaarheid van bijvoorbeeld de kaart van het navigatiesysteem te vergroten, kunnen de

snelheidsmeter en toerenteller (tijdelijk) worden verkleind. Dit werkt in de praktijk uitstekend en is prettiger afleesbaar dan twee aparte schermen.

Wat Autozine betreft is de "virtual cockpit" echt een sprong vooruit en maakt Audi de slogan "voorsprong door techniek" waar met deze nieuwe opzet. Tegelijkertijd dringt de gedachte zich op dat een "head-up display" in combinatie met het scherm achter het stuurwiel de primaire en secundaire informatie nog beter zou scheiden en voor een nog bruikbaarere geheel zou zorgen...



Uitrusting

Als vanouds houdt Audi vast aan een karige standaarduitrusting en is het aan de klant om de auto aan te kleden met opties. De virtual cockpit is in Nederland standaard, maar voor vrijwel alle andere luxe moet worden bijbetaald. Zo was de testauto voorzien van ruim 20.000 euro aan opties, maar desondanks beschikte de demo niet over gangbare zaken als sleutelvrije toegang, achteruitrijcamera, dodehoekdetectie of zelfs maar elektrisch verstelbare stoelen.

Wel beschikte de demo over een audiosysteem van B&O. De geluidskwaliteit hiervan is bovengemiddeld

goed. Bovendien is het vermogen enorm; zelden wist een audiosysteem op maximaal volume zo veel geluid te produceren! Audi is afgestapt van de "multi media box", waarbij voor ieder extern apparaat een kostbare verloopkabel nodig was: voortaan kan een iPhone of geheugenkaart gewoon via USB worden aangesloten. Eindelijk!



Zoals bij veel coupés is omwille van het uiterlijk een achterruitenwisser achterwege gelaten. In de regen waaien zowel de achterruit als de buitenspiegels echter nauwelijks schoon; het is daarom zaak om een natte TT voor gebruik zelf deels te drogen.



Ook onhandig: er is geen verklikkerlichtje in het dashboard om te zien of de koplampen branden. In de regen moet de bestuurder de koplampen daarom zelf ontsteken omdat niet altijd kan worden vertrouwd op de lichtsensor.

Rijeigenschappen

Niet alleen op het gebied van vormgeving en techniek vervult de TT voortaan een voortrekkers rol bij Audi, ook als het gaat om de rijeigenschappen moet de TT het visitekaartje van het merk vormen. De nieuwe TT is daarom tegelijkertijd sportiever én comfortabeler dan voorheen.



Dat wordt bereikt middels "Drive Select": met een druk op de knop worden het karakter van de motor, het onderstel en de overbrenging aangepast. Het verschil tussen de sportieve, comfortabele en economische modi is duidelijk merkbaar. Echter, de TT blijft altijd een sportieve auto. In de sportieve modus is de TT plankhard en uiterst alert, maar in de comfortabele modus verandert de TT niet ineens in een zweverige limousine.

Het kleine stuurwiel met platte onderkant en de elektronische stuurbeheersing zorgen ervoor dat de TT direct reageert op ieder commando. Toch is de "feed back" gering; dit is niet het type auto dat de weg leest met de voorwielen. Het is de elektronica die, samen met de Quattro vierwielaandrijving, zorgt voor een uitmuntend weggedrag. Voor ervaren bestuurders is dit minder leuk, het zorgt er echter wel voor dat iedereen het maximale uit de TT kan halen.



Met andere woorden: omdat de TT op elektronische wijze een sportief of juist comfortabel karakter heeft, is het karakter nooit zo puur als bij een echte sportwagen. Voor de prijs van een Audi TT zijn bijvoorbeeld ook een Toyota GT86 of Alfa Romeo 4C te koop die veel meer sensatie leveren. Op de lange afstand zijn dergelijke auto's echter vermoeiend, terwijl de TT zich net zo goed leent voor verre reizen.

Prestaties

Op het moment van schrijven is de TT Coupé leverbaar met twee motoren: een 2.0 liter benzinemotor en een 2.0 liter dieselmotor. De benzinemotor is leverbaar met of zonder vierwielaandrijving ("Quattro") en met of zonder automatische versnellingsbak ("S-Tronic").

Voor deze test is gereden met de meest spannende versie op de prijslijst: de "2.0 TFSI S-Tronic Quattro". De 2.0 TFSI motor is goed voor 230 pk / 370 Nm en daarmee zijn de prestaties beduidend beter dan gebruikelijk bij een dergelijk vermogen. Dat is enerzijds te danken aan de vierwielaandrijving, waardoor het vermogen niet wordt omgezet in slip, maar in grip. Anderzijds schakelt de "S-Tronic" automaat met dubbele koppeling razendsnel en op exact de juiste momenten.

Zodra het gaspedaal iets dieper wordt ingetrapt, schakelt de automaat terug, doet de turbo er een schepje bovenop en traceert de TT op een heerlijke duw in de rug. Tegelijkertijd klinkt dan uit de bescheiden viercilinder een onverwacht rauw geluid om de sensatie te vergroten. En dan te bedenken dat de echt snelle uitvoeringen van de TT nog moeten komen...



Conclusie

Audi introduceert de nieuwe TT Coupé. Met deze derde generatie is de TT niet langer een niche model van Audi, maar een echte vernieuwer. Zowel op het gebied van vormgeving als techniek vervult de TT voortaan een voortrekkersrol bij Audi. De "virtual cockpit" is een echte sprong vooruit en wat Autozine betreft vindt deze nieuwe ontwikkeling zijn weg zo snel mogelijk naar alle andere modellen van Audi.

Wanneer kalm wordt gereden is de TT comfortabel, terwijl in de besturing en de wegligging altijd merkbaar is dat de auto tot veel meer in staat is. Wanneer sportief wordt gereden, maakt de techniek het makkelijk om het maximale uit de auto te halen. In vergelijking met de vorige generaties is de auto zowel sportiever als comfortabeler en ook dat maakt de nieuwe tot TT een echte vernieuwer. ■



Specificaties

Audi TT 2.0 TFSI Quattro S-Tronic

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	418 x 183 x 135 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1.410 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	305/712 l
Bandenmaat	225/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	230 pk @ 4500 tpm
Koppel	370 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,3 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	8,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 54.650,-
Prijs instapmodel	€ 44.340,-