



## Audi TTS Roadster

### Visitekaartje

Autotest | De TT is de trots van Audi. Met dit sportieve model laat het merk waarbij alles draait om schoonheid zien waartoe de vormgevers in staat zijn. Van de diverse uitvoeringen van de TT is de Roadster de grootste blikvanger. Met de extra krachtige "TTS" geeft Audi nu zijn visitekaartje af.

Toen Audi de eerste TT introduceerde in 1998, zorgde dat voor een ware revolutie. De TT was niet de zoveelste coupé, maar een gewaagd model met een duidelijke boodschap: wie een Audi TT reed was een trendsetter!

Helaas toonde Audi bij de tweede TT minder lef. Het uitgesproken karakter maakte plaats voor een ontwerp dat bij een bredere groep kopers in de smaak moest vallen. Maar juist bij een auto zoals de TT moet het ontwerp compromisloos zijn!

"De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt geklaard in 4.9 seconden, maar is vrij van iedere vorm van drama"



## Derde generatie

Die fout is voor deze derde generatie hersteld. De nieuwe TT Roadster is weliswaar duidelijk een doorontwikkeling van de voorgaande generaties, maar toont meer karakter en vooral meer durf. Met de TT wil Audi immers tonen waar het merk op het gebied van vormgeving staat.

Na de derde generatie van de TT Coupé komt de Roadster niet als een verrassing. Met gesloten dak heeft de cabriolet hetzelfde fraaie silhouet als de coupé. Ondanks het ontbrekende "achterruijtje" is de Roadster even overzichtelijk bij manoeuvreren. Met geopend dak straalt de TT Roadster juist meer elegantie uit. Daarbij zorgen de nadrukkelijk aangezette wielkasten (waarvoor zelfs de lijn van de motorkap wordt onderbroken) voor de kenmerkende TT-uitstraling. De nieuwe TT Roadster straalt daarmee het succes uit waar de berijder zich zo graag mee associeert.

## Virtual Cockpit

Wat de derde generatie Audi TT écht bijzonder maakt, is het smetteloos schone en opgeruimde interieur. Bij andere Audi-modellen worden veel functies inmiddels bediend via een centraal beeldscherm om het aantal knoppen en hendels te beperken.

De TT gaat een stap verder door dat centrale beeldscherm achter het stuurwiel te plaatsen. Aanvankelijk vraagt dit enige gewenning, daarna vraagt de testrijder zich juist af waarom men nog de moeite zou nemen een tweede beeldscherm te plaatsen. Het beeldscherm achter de klokken is makkelijker afleesbaar en door het vervallen van het tweede scherm oogt het dashboard nog eleganter.



Een paar functies worden niet via het beeldscherm aangestuurd. Het klimaatcontrolesysteem wordt bediend middels piepkleine, ronde displays in het hart

van de ventilatieroosters. Dat is niet alleen de meest logische plek, het is ook heel fraai!

Bij de TT Roadster worden via een knop in het hart van de buitenste ventilatieroosters ook de stoelverwarming en nekverwarming bediend. Hoe effectief die laatste is, is sterk afhankelijk van het postuur en de kleding. Een grote volwassene met winterjas blokkeert de uitstroom van hete lucht met de kraag van de jas. Wie klein van stuk is, zal in de winter juist extra comfort ervaren.



De TT is optioneel uit te rusten met "Audi Connect". Dit staat voor een mobiele dataverbinding waarmee over de plattegrond van het navigatiesysteem satellietbeelden van Google Earth worden getoond en dat maakt het navigeren makkelijker. Tevens voorziet Audi Connect in toeristische informatie ter plaatse, weersverwachtingen en vluchtinformatie van nabije vliegvelden. Dit werkt in de praktijk keurig, maar biedt nauwelijks meerwaarde boven soortgelijke functies op een smartphone.

## Weggedrag

De Audi TT is geen volbloed sportwagen, maar wel een sportieve auto. Dat is goed merkbaar in de besturing, die zeer alert is. Een geringe uitslag van het kleine stuurwiel zorgt direct voor resultaat. Belangrijker dan dat: het koetswerk is relatief licht waardoor de auto beweeglijk is en uitstekend communiceert met de bestuurder. Ook op lage snelheid is de TT Roadster daarom al een bijzondere auto om te rijden!



Het onderstel is stug, maar biedt voldoende comfort voor dagelijks gebruik. Bovendien tordeert deze cabriolet niet of nauwelijks. Zelfs op de slechtste wegen worden oneffenheden goed opgevangen en geeft het koetswerk geen krimp (alhoewel de testauto niet vrij was van bijgeluiden).



Dé grote aantrekkingskracht van deze Roadster is natuurlijk het open rijden. Dat zorgt simpelweg voor een intensere beleving, zoals bij iedere cabriolet. Met geopend dak valt op dat er nauwelijks sprake is van turbulentie in het interieur, waardoor deze sportieveling ook heel comfortabel uit de hoek komt (tot 100 km/u).

Het comfort met gesloten kap is gemiddeld goed voor een auto in deze prijsklasse. Let op: wanneer wordt gekozen voor extra brede banden, kan dit voor vervelende resonantiegeluiden zorgen bij gesloten kap. Met name op de lange afstand wordt dit

vermoeiend.



Het stoffen cabriodak laat zich geheel elektrisch bedienen, hier geen beugels of vergrendelingen waarbij de bestuurder een "handje" moet helpen. Bovendien opent en sluit het dak opmerkelijk snel (minder dan 10 sec.) en dat is meer dan alleen een cijfer op papier. Het betekent dat de wachttijd bij een verkeerslicht voldoende is om het dak "even" te openen of te sluiten. En als het verkeer toch begint te rijden, dan kan het openen of sluiten tot 50 km/u worden voltooid (we hebben het getest!).

## TTS Roadster

De TT Roadster is verkrijgbaar met een breed aanbod van motoren, inclusief een diesel. De meest bijzondere uitvoering van dit moment is de "TTS". Deze is voorzien van dezelfde 2.0 liter viercilinder benzinemotor als de andere uitvoeringen. Het vermogen bedraagt bij de TTS echter een royale 310 pk / 380 Nm (beduidend meer dan de 3.2 liter zescilinder van weleer!).



Omdat ook de TTS Roadster niet bedoeld is als sportwagen, wordt dit vermogen uiterst geleidelijk opgebouwd. Aanvankelijk is de 2.0 TFSI niet opdringerig en geeft alleen het imposante motorgeluid een hint van het prestatiepotentieel. Er is zelfs een start/stop systeem en een brave economische modus waarin de automatische versnellingsbak "neutraal" kiest bij het loslaten van het gaspedaal om zo lang mogelijk uit te kunnen rollen.

Dan is het heel ontspannen rijden met de TTS Roadster, alhoewel een blik op de brandstofmeter zorgen baart. Tijdens een extreme zuinigheidsrit, waarbij het overige verkeer bijna werd opgehouden (een rare gewaarwording in zo'n opzichtige auto!), was 1 op 14.5 het best haalbare. Reken op 1 op 11 wanneer gewoon met de verkeersstroom wordt meegereden.



vormgeving en ergonomie. Een proefrit leert dat de TT Roadster meer biedt dan alleen een fraai aanzicht en handige bediening ("Virtual Cockpit").

In vergelijking met de vorige TT (Roadster) biedt deze derde generatie meer comfort bij een kalme rijstijl. Wanneer sportief wordt gereden, biedt de nieuwe TT juist nog betere rijeigenschappen. Als cabriolet is de beleving nog intenser om maximaal te kunnen genieten. Kortom: met de TTS Roadster geeft niet alleen Audi zijn visitekaartje af, maar ook diens rijder. En dáár draait het allemaal om! ■

## Prestaties

Of... schakel de dynamische modus in en laat het beest los! Want zodra de dynamische modus wordt gekozen, dan bedoelt Audi ook dynamisch. Niet alleen wordt de besturing nog scherper, de reactie op het gaspedaal is nu ronduit giftig. Om zowel de motor op toeren te houden, als voor de spectaculaire knallen, geeft de automaat tussengas bij het schakelen.

De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt geklaard in 4.9 seconden, maar is vrij van iedere vorm van drama. Dankzij de Quattro vierwielaandrijving en het verfijnde onderstel presteert de TTS met zo veel gemak, dat het nauwelijks opwindend is. Voor wie op zoek is naar echt spektakel, is er daarom ook nog een Audi TT-RS op komst...



## Conclusie

De TT is het visitekaartje van Audi wat betreft



# Specificaties

## Audi TTS Roadster

### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 418 x 182 x 136 cm |
| Wielbasis                 | 251 cm             |
| Gewicht                   | 1.545 kg           |
| Aanhanger                 | n.b.               |
| Aanhanger geremd          | n.b.               |
| Tankinhoud                | 55 l               |
| Bagageruimte              | 280 l              |
| Bandenmaat                | 245/40R18          |

### Motor en prestaties



|                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud              | 1984 cc             |
| Cilinders / kleppen      | 4/4                 |
| Vermogen                 | 310 pk @ 5800 rpm   |
| Koppel                   | 380 Nm @ 1800 tpm   |
| Aandrijving              | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 4.9 sec.            |
| Topsnelheid              | 250 km/u            |
| Verbruik gemiddeld       | 6.9 l / 100 km      |
| Verbruik stad            | 8.4 l / 100 km      |
| Verbruik buitenweg       | 6 l / 100 km        |
| CO2 uitstoot             | 159 gr. / km        |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 71.450,- |
| Prijs instapmodel | € 47.340,- |