



Dennis van 't Kruis
22 oktober 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Het vorige model TT was hip en modieus. Daardoor had je het bijkomende probleem dat je niet zomaar even snel kon instappen. Je was bijna verplicht om je, elke keer dat je met de coupe ging rijden, om te kleden in je mooiste pak. Daardoor had deze Audi niet het imago van een stoere sportwagen, maar eerder dat van een vrouwenauto. Onzin of niet, maar Audi heeft dat, bij de vernieuwing van haar sportcoupé bij voorbaat willen voorkomen.



Het exterieur

Toen de oorspronkelijke TT werd geïntroduceerd, bleek dat de achterzijde van de auto instabiel werd bij hoge snelheden. De oorzaak werd gevonden in te weinig neerwaartse druk op de achteras. De oplossing kwam in de vorm van een toevoeging van een spoiler boven de achterwielen. De eigenaren van de Duitser werden opgeroepen zich bij de dealer te melden om dit euvel te laten verhelpen. Dit werd niet door iedereen gewaardeerd, omdat dit nieuwe onderdeel niet de rondingen volgde, en dat was nou net datgene waardoor de TT kon rekenen op zoveel waardering. De nieuwe sportcoupe uit Ingolstadt heeft ook een spoiler meegekregen, maar heeft er een stukje extra techniek aan vast zitten. De spoiler is daardoor in eerste instantie in de carrosserie verstopt, iets wat de lijnen van de auto ten goede komt. Pas bij 120 km/uur

komt hij automatisch omhoog om de wegligging te verbeteren. Loopt de snelheid weer terug onder de 80 km/uur, dan klapt hij weer terug. Ik ben benieuwd hoe lang het duurt voor oom agent dit feitje te horen krijgt, want het omhoog komen van de spoiler is bijna een bekenenis van te snel rijden. De spoiler kan overigens ook omhoog en naar beneden geklapt worden door middel van een knop bij de versnellingspook.

De nieuwe TT is na zijn vernieuwing nog meer een nekkendraaier geworden dan hij al was. Het oude model werd gewaardeerd om zijn ronde vormen, maar had ook een beetje het stigma een vrouwenauto te zijn. Het nieuwe lijnenspel is aangepast om meer aan te sluiten bij het familiegezicht en daardoor komt dit model agressiever over. De aura die hij eerst had, is nu veel minder aanwezig. Het vooroordeel dat deze Audi vooral een modeaccessoire zou zijn, is daardoor weggenomen. Het is alleen wel weer jammer dat ook deze testauto met een zilvergrijze huid door het leven moet gaan. Deze kleur brengt niks extra™s aan deze auto en doet eigenlijk de door de designers bedoelde uitstraling veel te kort. In de showroom stond ten tijde van de rijtest een exemplaar met het donkere ~dolfijngrijs™ als lakkleur. Dat was een mooi voorbeeld van hoe deze auto wel aangekleed behoort te worden. Het kan zijn dat ik dit al eens eerder gezegd heb, maar een auto wordt mooier met een donkere kleur. Deze Audi is daarop geen uitzondering.

De testauto is voorzien van het proline-pakket. Dat betekent dat de standaard uitrusting tegen meerprijs uitgebreid wordt met o.a. diefstalalarm (incl. interieurbewaking en hellingshoekdetector), Radio concert Bose Surround sound, een multifunctioneel driespaaks sportstuur en xenon plus verlichting. Jammer genoeg ben ik er niet achter gekomen welke van deze opties er ook daadwerkelijk gemonteerd waren, dus ga ik nu maar even uit van de basisprijs voor de 2.0TFSI proline die vastgesteld is op â,- 48.390,- . De 17 inch gesmeden lichtmetalen velgen in 7-Y-spaak design zijn ook als extra toegevoegd en mochten â,- 1.918,- kosten. Daardoor wordt de uiteindelijke prijs, na toevoeging van de afleveringskosten, de verwijderingsbijdrage en de leges voor het kentekenbewijs op de factuur â,- 51.340,25.



© Rijtesten.nl

Het interieur

Het interieur van de meeste Audi's waar ik eerder in gereden heb, hebben een belangrijke overeenkomst: door de vormgeving en de kleurstelling komt het geheel wat klinisch over. De afwerking staat boven elke verdenking, maar het is overduidelijk zakelijkheid boven frivoliteit. Dat laatste is eigenlijk ook niet te vinden in de TT, toch voelt het geheel speelser. De exacte reden hiervoor is moeilijk te omschrijven, vooral omdat materialen, de gekozen kleuren en de manier waarop alles bij elkaar is gevoegd, vergelijkbaar is met andere modellen van dit merk. Het design van het stuurwiel trekt wel weer de aandacht. Door de platte onderzijde, krijgt het een DTM-uitstraling. Het creëert niet alleen extra beenruimte, maar het is ook nog esthetisch verantwoord. Het stuur ligt goed in de handen, en heeft een prettige dikte. Wat betreft de omvang van de

binnenspiegel wel een punt van kritiek. Die is gewoon te klein om een goed beeld te krijgen van het verkeer achter je.

De vasthoudendheid en de zijdelingse steun van de stoelen is gewoon goed. De lendensteunen en wangen van de stoelen krijgen een zeer ruime voldoende voor de uitvoering van hun taak. Minder is het op de achterbank. Die is praktisch onbruikbaar als de bestuurder een gemiddelde lengte heeft. Hierdoor is de TT eigenlijk een 2+2. De kofferruimte is niet groot, slechts 270 liter, maar heeft wel een praktische indeling. Daarnaast laat hij zich ook nog uitbreiden tot een prima bruikbare 700 liter.



Het rijden

“Grote stappen, snel thuis” is een goede omschrijving van de manier waarop de

2.0TFSI de snelheid opbouwt. Om bij de 100 km/uur te komen, is er niet minder dan 6,6 seconde nodig. Dit is mogelijk omdat de 2 liter motor de beschikking heeft over 200 pk bij 5.100 tpm en een nette 280 Nm koppel die al bij 1.800 tpm beschikbaar is. Het blok wordt geholpen door een turbo en een intercooler. De manier waarop de auto door de bochten snelt, is net zo indrukwekkend als de acceleratie, je zou bijna vergeten dat alleen de voorwielen worden aangedreven. Dat merk je eigenlijk pas als je hard over een minirotonde gaat, dan pas voel en hoor je hoe de voorbanden naar grip zoeken. Dit onderstuur blijft bescheiden en is goed op te vangen. Het is wel zo dat deze motor tijdens een sportieve rit nerveus aanvoelt. Bij een auto als deze hoeft dat niet ongunstig te zijn, zo laat hij tenminste merken dat er veel potentie is. Rustig rijden is echter geen probleem, want bij een lager toerental lijkt het of er ineens een ander motorblok in het vooronder ligt. In ieder geval is er van de nervositeit niets meer terug te vinden en gedraagt de auto zich voorbeeldig. Het rijcomfort dat de bestuurder op dat moment beleeft, hoort bij een sportief geveerde auto. De oneffenheden worden aan de chauffeur doorgegeven, maar dan wel zonder dat het echt oncomfortabel gaat worden. De TT zal als langeafstandsauto geen slecht figuur slaan. Een noodstop zal ook netjes en binnen een acceptabele afstand voltooid worden, maar je blijft als bestuurder wel met het gevoel zitten dat de remmen iets bijteriger hadden gemogen. De andere kant van die medaille is wel dat een noodstop wel redelijk comfortabel. Al je organen blijven netjes op hun van te voren bepaalde plaats. Het koppelingspedaal vergt flink wat gewenning, want als je te weinig gas bijgeeft tijdens het laten opkomen van het pedaal, dan slaat de auto af. Overigens zal dit probleem vanzelf verdwijnen als je als bestuurder de auto beter leert kennen. Als dat eenmaal is gelukt, dan kun je nog beter genieten van het mooie ronde geluid dat uit de uitlaat komt.



Slot

Het gaat te ver om te zeggen dat deze TT een pure sportwagen is geworden, daarvoor had hij toch echt achterwiel aangedreven moeten zijn. Audi is er wel in geslaagd om een lekker smoelende en een zeer goed rijdende sportcoupe op de markt te zetten. De 200 pk is meer als ruim voldoende en je zult nooit het idee hebben dat je vermogen te kort komt. Zijn belangrijkste pluspunt is zijn prijs, voor een vanafprijs van â,- 45.490,- heb je hier te maken met een echte prijspakker in zijn klasse.

Plus

- + gunstig geprijsd
- + lekker snel
- + mooi uitlaat geluid

Min

- te kleine binnenspiegel
- koppeling vergt gewenning
- remmen mogen iets meer bijten