

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Echte sportcoupé met dito prestaties

ATTRactie op wielen

Zowel uiterlijk als technisch, is de Audi TT Coupé een snoepje. De liefhebber van kartsport kan zich nu op de openbare weg vermaken. Wij stapten in de 'basisversie' die de quattro-aandrijving moet ontberen, maar desondanks ons autohart op hol deed slaan.

De ronde lijnen geven deze zeer krappe 2+2 Audi TT Coupé veel karakter. Herkenningpunten zijn de opvallend grote 16- of 17 inch wielen van gegoten aluminium, de Audi-grille en de enigszins op de A6 gelijkende achterlichten. De schuin aflopende dakstijl en een tweede, driehoekig gevormd zijruitje, zorgen voor een scherpe lijn in de extreem lage zijramen. Verder valt de TT vooral op door de lage voorruit en een licht taps toelopende achterrauit. De uitzonderlijk stijve, van verzinkt staal gebouwde carrosserie, heeft om gewicht te besparen een aluminium motorkap. Er zijn geen zichtbare bumpers en nutteloze versiersels als strips ontbreken.

Audi ontwierp de TT meer met het hart dan met het hoofd. En zorgde daardoor voor de concurrentie meteen voor een probleem. Want voor een 'vanaf bedrag' van f 82.800,-, is de plompe TT met zijn enorme uitstraling een niet gering gevaar voor auto's als de BMW Z3, Mercedes SLK en in mindere mate, ook voor de wat duurdere Porsche Boxster.

Geen doetje

Audi monteert in de TT een bestaande turbomotor uit eigen huis, waarover u in technisch bekeken uitgebreid wordt bijgepraat. Het is de viercilinder vijfklepper met een cilinderinhoud van 1.8 liter. De basismotor levert een vermogen van 132 kW waarmee een specifiek vermogen ontstaat van 73,5 kW

per liter. Er is ook een sterkere turbomotor, die het op 165 kW brengt. De eerste is er zonder en met quattro, de sterkste motor wordt alleen in combinatie met quattro gebouwd. Maar ook de 'normale' TT is bepaald geen doetje. De motor die een heerlijk stoer maar nimmer overheersend geluid produceert, is voorzien van een kleine KKK turbo, type K03. Hij reageert fel en spontaan op het gas-

pedaal. En er is geen moment iets van een turbogat merkbaar, hij pakt meteen lekker op en je voelt alleen bij gas loslaten, dat de motor nog een kwart seconde 'naijlt'.

Dankzij het hoge koppel van 235 Nm, waarvan een groot deel al bij 1950 t/min effectief wordt, heeft de 1.8 bijna op elk gewenst moment een zeer aangename hoeveelheid trekkracht voorhanden. Daarbij maakt het nauwelijks nog uit in welke versnelling er wordt gereden. Ook al is dit niet de top-uit de TT-serie, toch kun je gemakkelijk spreken van een zeer elastische krachtbron waarmee het snel en veilig inhalen is.

Wij gingen uiteraard ook even langs bij de vermogenstestbank van MAHA. Onze meting vertoonde een klein verlies van 6 kW, terwijl op weg naar de aangedreven voorwielen relatief veel verloren ging. Hier bleven van de 132 kW 'slechts' 96,5 kW over. Het maximum koppel kwam op een imposante 246 Nm bij 4430 t/min.

Audi monteert een perfect schakelende vijfbak. Alleen bij een koude motor is deze behoorlijk recalcitrant en moet de pook met enig geweld in de tweede versnelling worden gedwongen. Wanneer de olie op temperatuur komt, is het 'leed' gelukkig snel geleden en kun je met korte slagen en veel gevoel schakelen.

Echte tweezitter

Audi ging bij de TT uit van het A3 platform. De slechts 404 cm lange,



**Auto & Motor
TECHNIEK
TEST**



De grille maakt de TT nog enigszins herkenbaar als Audi-product. De bumpers zijn volledig geïntegreerd in de carrosserie. Opvallend zijn de lage zijruitjes.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

Dit is wat de meeste andere weggebruikers zullen zien: de ronde, plompe achterkant. De TT heeft breed schoeisel op grote velgen.



De rechter airbag kan via een slotje in het (kleine) dashboardkastje worden uitgeschakeld.



De bediening van de elektrische zijruitjes is listig weggeborgen.



Het instrumentarium is vrij eenvoudig voor een dergelijke sportieve auto; de boordcomputer is een accessoire.

Het dashboard en het interieur zijn heel sportief van uitvoering en snit en speciaal voor de TT ontworpen.



De middenconsole biedt ruimte aan airco en radio met alu klepje. De ontgrendeling van achter- en benzineklep bevinden zich onder een schuifbaar deksel.



De turbomotor ligt dwars voorin. Hij heeft dermate veel koppel dat de voorwielen het maar met moeite kunnen overbrengen.



Bergvakjes voor EHBO-doos en cd-wisselaar links en rechts van de nauwelijks bruikbare achterbank. Het leder is standaard.



De kofferbak is opvallend groot (220 liter) en kan eenvoudig worden uitgebreid door de rugleuningen van het achterbankje om te klappen.

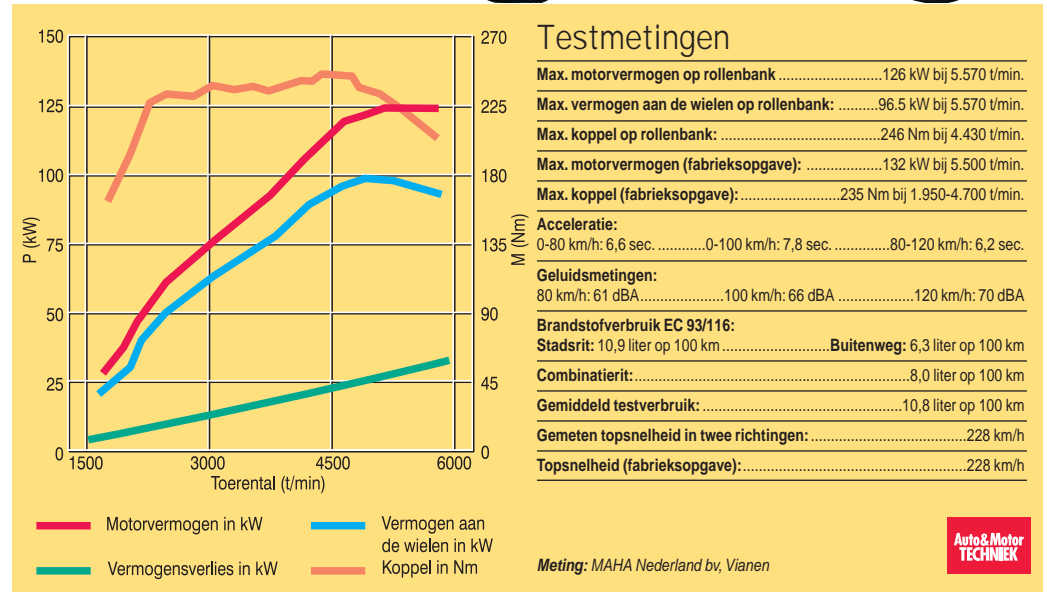


176 cm brede en 135 cm hoge coupé biedt met zijn 242 cm korte wielbasis (9 cm korter dan de A3), plaats aan twee personen. Achter de grote voorstoelen bevinden zich weliswaar nog twee zitplaatsen maar die zijn alleen bruikbaar voor kleuters tot zes jaar. Met de in twee delen omklapbare rugleuning, dienen ze hoogstens als een nuttige uitbreiding van de toch al niet kleine bagageruimte. De ingeklapte leuning zorgt voor een volledig vlakke laadvloer.

De instap is laag en je moet daarbij vanwege de lage daklijn, ook behoorlijk bukken. Ook wanneer je zit, zit de bovenrand van de zijruiten en de voorruit behoorlijk in de weg. Lastig bij een hoog hangend stoplicht, verder eigenlijk niet. Al is het zicht rondom door de lage zijruiten vrij beperkt. Dus oppassen met inhaalmanoeuvres en het parkeren!

Audi boetseerde voor de TT ook een uiterst fantasierijk interieur, waarbij veel gebruik werd gemaakt van aluminium, waarbij vooral de beugels tegen de tunnel, de draaibare ringen rond de ventilatie openingen en nog veel meer sportief uitzien details zoals de leuke draaiknoppen voor de stoelverwarming en de klep voor de radio, opvallen. Die beugels zitten er trouwens niet alleen voor de sier, ze dienen als een ondersteuning van het dashboard op de bodemplaat.

De twee stoelen bieden een stevige ondersteuning van het lichaam. Zowel de beide voorstoelen als de stuurkolom zijn in de



hoogte verstelbaar, de laatste kan ook axiaal worden bewogen.

Het instrumentenbord is relatief simpel en omvat de bekende toerenteller (rood vanaf 6600 t/min) en snelheidsmeter met daartussen twee meters voor brandstof en koelvloeistoftemperatuur. Geen turbometer en helaas ook geen oliedruk- of olietemperatuurmeter. Het infodisplay is een (niet al te duur) extra.

De auto is behoorlijk compleet. Hij komt als 'standaard 1.8' onder meer uitgerust met ABS, ASR, EDS sperddifferentieel, twee airbags, automatische airco, afstandsbediende centrale vergrendeling beveiligd met wisselende codes, radiovoorbereiding, Alcantara/Valcona lederen bekleding en stuurbekrachtiging. De afwerking is mooi en doet, op een enkel afgebroken knopje en een krakende bestuurdersstoel na, ook bijzonder solide aan.

Schaatsen als de beste Bij de voorwielangedreven TT, bestaat de ophanging aan de voorzijde uit McPhersons en gesmede onderste en bovenste wieldraagarmen. De dwarsstabilisator is scharnierend aan de veerpoot opgehangen. De achteras is opgebouwd uit een langsarm en dubbele dwarsdraagarmen met schroefveren. Een mengeling van bestaan-

de Audi ondersteltechnieken, waarmee de TT wel kort, maar voor dit type auto toch nog opvallend comfortabel is geveerd.

Je kunt vooral op een nat wegdek aan het stuur merken dat de aandrijving moeite heeft om de tractie, zonder doorslippen, op de weg over te brengen. Je moet onder die omstandigheden (zelfs in de tweede versnelling!) het 'drive by wire' gaspedaal voorzichtig betreden, want het ASR grijpt pas vrij laat in. Dat heeft niet alleen het simpel 'spinnen' van de voorwielen tot gevolg, maar de auto begint wat ongecontroleerd te schaatsen waarbij de neus zich zijdelings heen en weer beweegt. Wellicht zou een andere bandenkeus de TT erg veel goed doen.

De TT heeft verder een geweldige wegglijding: hij duikt niet, helt nauwelijks over en blijft heel stabiel in rechte lijn en in snelle bochten. Tot je met de voet van het gas af gaat. Dan komt de achterzijde razendsnel om, maar voor de sportieve rijder is dat juist erg leuk. Je kunt op die manier met stuur en gas de TT heel sportief en toch veilig de bocht om smijten. Daarbij merk je hoe solide en stijf de carrosserie is.

Dick Schornagel

Plus

De Audi TT heeft een unieke uitstraling. Het uiterlijk belooft sportieve rij-eigenschappen en die biedt hij volop. De basis-motor levert veel trekkracht in alle toeren. Voor dagelijks gebruik is hij relatief comfortabel geveerd en beschikt hij over voldoende bagageruimte. De solide bouw en het unieke concept voorspellen een lang leven en een hoge waardevastheid.

Min

Audi noemt de TT een 2+2. Dat haalt hij slechts met het vervoer van kleuters achterin. Zelfs een kleine volwassene kan daar nimmer zitten. Het lage interieur zorgt voor enige claustrofobie en er is te weinig bergruimte voor kleine spullen. De motor kan het vermogen maar met moeite op een (natte) weg overbrengen. Het ASR schakelt te traag in.

Modelserie en prijzen

Audi TT Coupé 1.8 5V Turbo	.....f 82.800,-
Audi TT Coupé 1.8 5V Turbo quattro	... n.n.b.
Audi TT Coupé 1.8 5V Turbo quattro 165 kW	.....f 99.200,-
ABS:	.....standaard
ASR:	.....standaard
Airbag bestuurder:	.....standaard
Airbag passagier:	.....standaard
Stuurbekrachtiging:	.....standaard
Centrale portiervergrendeling:	.....standaard
Elektrische ruitbediening:	.....standaard
Airco:	.....standaard
Automaat:	.....niet leverbaar
Lederen bekleding:	.....standaard
Alarminstallatie:	.....f 930,-
Metallic lak:	.....f 1.850,-

Importeur
Pon's Automobielhandel bv
(033) 494 99 44