



Jarno van Maanen
31 augustus 2010

© Rijtesten.nl

Bijna topmodel

Bij BMW en Mercedes is het eenvoudig: een 'M' respectievelijk 'AMG' is de sterkste en snelste uitvoering van het betreffende model. Bij de modellen van Audi ligt dat iets gecompliceerder. Daar wordt de een na sportiefste uitvoering aangeduid met 'S', terwijl de overtreffende trap de naam 'RS' mag dragen. Zo is het ook bij de TT: de brute RS, met 340pk sterke vijfcilinder, is de opper-TT. De S vult met zijn 272pk sterke viercilinder precies de ruimte tussen de RS en de gewone 2.0 TFSI. Is de TT S slechts het resultaat van een gewiekste marketingoverweging, of doen we hem daarmee tekort?



© Rijtesten.nl

Puntjes op de i

Laten we eerst de auto eens van dichtbij bekijken. Want hoewel het niet direct opvalt, heeft de TT toch echt een facelift gekregen. Het is er eentje in de categorie 'puntjes op de i zetten'. De spijlen van de grille zijn vanaf nu in hoogglans zwart uitgevoerd, de behuizing van de mistlampen is verchromd en de koplampen zijn voorzien van twaalf LED-lampjes voor de inmiddels bekende dagrijverlichting. Bij de TT S zijn de gevolgen van de facelift nog iets beperkter dan voor het normale model, de S was immers vÃ³Ã³r de facelift al voorzien van LED-lampjes en verchromde mistlampen.

Gelukkig blijft er nog genoeg over om de TT S aan te herkennen. Bijvoorbeeld de vier verchromde uitlaatpijpen, de matzilveren spiegels, de grotere luchtinlaten en uiteraard de typeaanduiding in de grille en op de achterzijde. Ten opzichte van de meer opzichtige RS ziet de S er vooral 'glad' uit. Hij heeft dan ook geen vaste achterspoiler,

Audi TT S Roadster 2.0 TFSI quattro Pro Line

deze komt namelijk pas bij 120km/h tevoorschijn, zodat de profiellijn niet onderbroken wordt. Verder oogt de voorzijde niet heel agressief, maar wel sportief genoeg om zijn potentie duidelijk te maken. De gulden middenweg dus.



Voorsprong door techniek

Van binnen is de TT zoals een roadster hoort te zijn: sportief en een tikkeltje claustrofobisch. Gelukkig zijn de stoelen erg laag in te stellen, zodat hoofdruimte nooit een probleem hoeft te zijn. Met gesloten kap moet je echter wel voorover buigen om te zien of het verkeerslicht al op groen is gesprongen. Zoals je van iedere Audi mag verwachten is het interieur perfect afgewerkt. Het is bovendien voorzien van leuke details, zoals stiksels voor het stuur en dashboard in dezelfde kleur als de stoelen. De bagageruimte is minimaal, maar ook dat is onlosmakelijk aan een roadster verbonden.

Audi TT S Roadster 2.0 TFSI quattro Pro Line

Audi's slogan 'voorsprong door techniek' wordt met de TT S duidelijk in de praktijk gebracht. Standaard beschikt hij over vierwielaandrijving, een automaat met dubbele koppeling en adaptieve demping. En dan is er natuurlijk nog de motor die met dank aan een grote turbo niet minder dan 272pk en 350nm aan de krukas brengt. Daarmee sprint deze Roadster in 5,4s naar 100km/h, de topsnelheid is begrensd op 250km/h. En dat terwijl het verbruik officieel blijft steken op 7,9 liter per 100km. In de praktijk zaten we net onder de 9 liter, maar gezien de prestaties is dat nog steeds een heel aardige score.

Want zijn prestaties zijn niet mals. Juist vanwege die vierwielaandrijving, S-tronic automaat en sterke motor gaat hij er als een haas vandoor. Tractieverlies komt niet in zijn vocabulaire voor en dankzij de razendsnelle gangwisselingen trekt met in een onafgebroken versnelling op naar hoge snelheden. In bochten kleeft hij aan de weg, vooral wanneer de sportstand is ingeschakeld. Die sportstand is overigens wel *À*cht sportief, alleen gebruiken wanneer je serieus gaat 'sporten' dus. Met de remmerij zit het ook wel snor, de remmen geven veel vertrouwen en zijn prima te doseren.



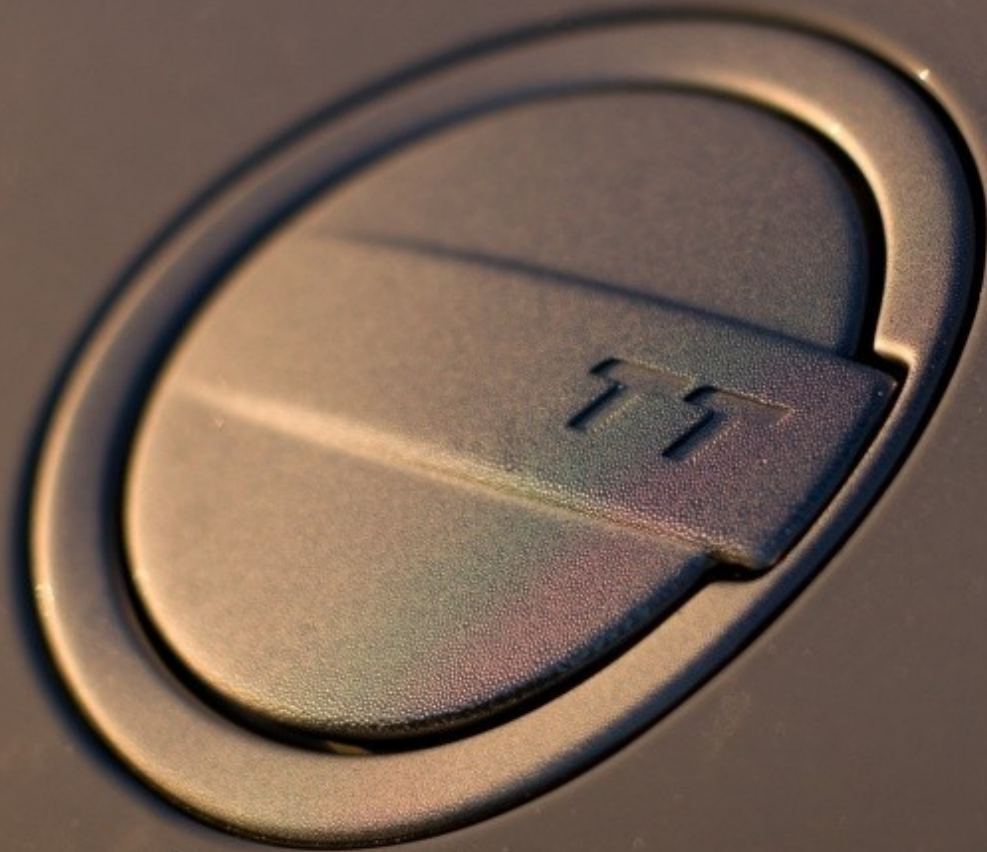
Cabriogevoel

In sommige opzichten is de TT van de oude stempel: hij heeft geen MMI, geen startknop en geen stalen kladdak. Dit zijn echter juist de zaken die deze auto leuk maken. De laatste jaren zien we het steeds vaker: de auto is zo perfect, dat het ten koste gaat van de beleving. Bij deze TT valt dat gelukkig wel mee. Al rijdt hij met zijn bijna eindeloze grip en vloeiende schakelen misschien ook wel iets te makkelijk, en daardoor wat braaf. Maar wellicht is dit een kwestie van de tijdsgeest. We kunnen ons immers goed voorstellen dat veel mensen tegenwoordig juist een auto wensen die heel makkelijk rijdt.

Bij een roadster is het bovendien belangrijk dat de cabriokap makkelijk te bedienen is en dat is bij deze auto overduidelijk het geval. Met een druk op de knop opent of sluit de kap in twaalf seconden, dat is een groot pluspunt van zo'n compacte stoffen kap.

Audi TT S Roadster 2.0 TFSI quattro Pro Line

Dankzij de relatief korte voorruit wordt er niet ingeboet op het cabriogevoel. Daar horen uiteraard wat luchtwervelingen bij en die zijn dan ook aanwezig, zonder echt storend te worden. Met gesloten kap is de TT Roadster iets rumoeriger dan de Coupé, al is het verschil niet heel groot.



© Rijtesten.nl

Eigen kwaliteiten

Na een aantal zonnige dagen met de TT S kunnen we concluderen dat het te makkelijk is om hem af te doen als een 'light'-versie van de RS, die slechts het gat tussen die uitvoering en de normale 2.0 TFSI opvult. Als we hem beoordelen op zijn eigen kwaliteiten, dan is het gewoon een prima cabriolet, die uitstekend dienst kan doen als sportieve weekendauto. Naar de smaak van sommigen is hij misschien wat braafjes van karakter, maar daar staat tegenover dat veel kopers zijn veiligheid en voorspelbaarheid juist zullen waarderen.

Plus

- + Krachtige en soepele motor
- + Ook fraai met gesloten kap
- + Wegliging is 'foolproof'

Min

- Wel heel weinig bagageruimte
- Met kap dicht wat rumoerig
- Karakter misschien te braaf