

## De nieuwe Audi TT: update voor een designicoon

- Sportieve designaccenten onderstrepen de dynamische look
- Nieuwe S tronic met zeven versnellingen voor sportieve prestaties
- Uitgebreide standaarduitrusting boost de rijervaring

**Twintig jaar na de lancering van de oer-TT krijgt de derde generatie van de Audi TT een uitgebreide update mee. Het koetswerkdesign van dit stijlicoon wordt sportief aangescherpt, hij krijgt krachtige motoren onder de kap en een uitgebreidere standaarduitrusting.**

De eerste generatie van de Audi TT beleefde zijn debuut in 1998. Drie jaar eerder had Audi de TT als een conceptstudie aan het grote publiek getoond: de Coupé op de IAA in Frankfurt, de Roadster op de Tokyo Motor Show. Na de marktlancering eiste de TT Coupé binnen de kortste keren een plaats op aan de top van zijn segment.

De Audi TT staat synoniem voor rijplezier, design en liefde voor het detail. Aluminium elementen in het op de bestuurder gerichte interieur, progressief design van de velgen, een korte, kogelvormige schakelpook, karaktervolle tankdop en ronde, dubbele uitlaatbuizen zijn maar een paar van de typische kenmerken van deze compacte sportwagen. Het design met de uitgesproken geometrische vormgeving kent wereldwijd veel bijval.

### Strakker, straffer, uitgebreider

Precies op de 20ste verjaardag van de eerste Audi TT zet het merk het sportieve karakter van het nieuwe model nadrukkelijk in de verf. Zo trok Audi het design van de nieuwe TT strakker, kreeg hij straffere prestaties mee en werd de standaarduitrusting uitgebreid. Naast de naar de bestuurder gerichte Audi virtual cockpit krijgt de basisuitvoering van het nieuwe model voortaan de rijdynamiekregeling Audi drive select mee, net als een licht- en regensensor, verwarmbare buitenspiegels en het multifunctiestuur plus waarmee zowel het infotainmentsysteem als de spraakbediening zich volledig via het stuur laten aansturen. Verder zijn ook de verlichte USB-aansluiting standaard en Bluetooth voor het draadloos verbinden van mobiele toestellen.

### Sportief voorkomen: het koetswerkdesign

Krachtig, vooruitstrevender en nog sportiever: het koetswerkdesign van de nieuwe TT mag gezien worden. Aan de voorzijde krijgt het Singleframe een driedimensionaal radiatorrooster. Vanaf de basisversie zetten grote luchtinlaten aan de zijkant het brede voorkomen in de verf.

Achteraan onderstreept de horizontale lijnvoering de breedte van de nieuwe Audi TT. Onder de tankklep in klassiek TT-design zit geen aparte klep meer verborgen. De bestuurder kan het vulpistool nu rechtstreeks in vulopening plaatsen, precies zoals dat voor een sportwagen past. Optioneel kunnen de koplampen worden uitgerust met led- of Matrix-ledtechnologie. Daarbij vormt de dynamische richtingaanwijzer zonder meer een visuele highlight.

Het nieuw samengestelde, optionele S line-koetswerkpack zet het sportieve karakter van de Audi TT nog nadrukkelijker in de spotlights. Het omvat een doorlopende splitter vooraan, verticale luchthappers, een radiatorrooster in Titanium Black, specifieke drempellijsten met inzetstukken en een sportief afgewerkte achterpartij. Die laatste omvat onder meer een bredere diffusor en verticale luchtuitlaten met telkens drie horizontale lamellen onder de achterste lichtblokken.

Zowel de TT Coupé als de TT Roadster zijn 4,19 meter lang. Beide koetswerkversies vertonen slechts korte overhangen, want hun wielbasis bedraagt 2,51 meter. De nieuwe TT staat standaard op 17-duimsvelgen, optioneel is er via Audi en Audi Sport nog keuze uit velgen van 18, 19 en 20 duim. Het kleuraanbod werd met drie nieuwe tinten uitgebreid: Cosmos Blue, Pulse Orange en Turbo Blue (enkel S line).

### **Krachtige TFSI-motoren**

Voor de nieuwe TT heeft Audi benzinemotoren in verschillende vermogens in het aanbod, naar keuze met een manuele zesversnellingsbak of een zevenversnellingsbak met dubbele koppeling. Om krachtig te kunnen accelereren kiezen de beide types versnellingsbak voor een stel korte lage versnellingen terwijl de langere overbrengingsverhoudingen van de hoogste versnellingen vooral dienen om het toerental te drukken. Alle nieuwe motoren zijn voorzien van een benzinepartikelfilter.

### **Zuivere sportiviteit: ophanging en quattro-aandrijving**

De nieuwe Audi TT krijgt een dynamisch afgesteld en tegelijkertijd precieze handling mee. Indien de klant voor het sportpack S line kiest of de Audi magnetic ride, ligt het koetswerk nog tien millimeter lager. Bijkomende highlights voor wat betreft de ophanging zijn het progressieve stuur, de achteras met vier armen per wiel en de elektronische stabiliteitscontrole ESC. De individuele koppelverdeling wordt actief in snel genomen bochten en zorgt voor doelgerichte remingrepen op de ontlaste wielen aan de binnenkant van de bocht.

### **Op de bestuurder gericht: de cockpit en de rijhulpsystemen**

Het sportwagenkarakter komt ook tot uiting in de manier waarop het interieur met een helder lijnenspel naar de bestuurder is gericht. Het ranke dashboard doet denken aan een vliegtuigcockpit, de ronde ventilatiemonden met geïntegreerde bediening - een klassiek TT-detail - verwijzen naar een vliegtuigmotor.

De Audi TT beschikt standaard over sportzetels met geïntegreerde hoofdsteunen. Optioneel staan er S-sportzetels ter beschikking (standaard op S line sportpack) met pneumatisch verstelbare zetelwangen. Onder het lange kofferdeksel van de 2+2 gaat 305 liter laadvolume schuil. In het geval van de Roadster is dat 280 liter.

Alle informatie wordt digitaal weergegeven op het 12,3 duim grote display van de Audi virtual cockpit. De bestuurder heeft daarbij keuze uit twee modi. In het klassieke beeld staan de snelheidsmeter en toerenteller op de voorgrond, in de infotainmentmodus wordt inhoud zoals de navigatiekaart uitvergroot weergegeven. De optionele sportweergave informeert hoeveel vermogen en koppel er wordt aangesproken en hoeveel g-kracht er gegenereerd wordt.

De MMI-bedieningsterminal op de middenconsole beperkt zich tot zes toetsen. In de topuitvoering MMI Navigation plus met MMI touch krijgt de bovenzijde van de draai-/drukknop een ingewerkte touchpad die handschrift herkent en waarmee bijvoorbeeld ook kan worden ingezoomd. De stembediening verstaat verschillende opdrachten voor het dagelijkse gebruik van het systeem.

Audi connect zorgt dan weer voor allerhande online diensten aan boord door gebruik te maken van de snelle LTE-standaard. De smartphone-interface van Audi verbindt de smartphone met de auto en geeft de inhoud naadloos via USB rechtstreeks door aan de Audi virtual cockpit. De highendoplossing inzake hifi is het Bang & Olufsen Sound System. Dat beschikt over een 14-kanaalsversterker met een vermogen van 680 Watt. Het stuurt zijn muziek via twaalf luidsprekers naar het interieur, inclusief twee centrale luidsprekers en twee bassboxen.

De rijhulpsystemen passen allemaal binnen de TT-filosofie: ze ontlasten de bestuurder zodat die zich volop op het rijden kan concentreren. Het aanbod reikt van de rijstrookwisselassistent Audi side assist over de rijstrookassistent Audi active lane assist en de verkeersbordenherkenning tot en met Park Assist met omgevingsweergave en achteruitrijcamera.

### **Klassiek: TT Roadster en TTS Roadster met stoffen dak**

Net als iedere Audi met wegklapbaar dak beschikt ook de TT Roadster over een stoffen kap, naar keuze in het zwart of het grijs uitgevoerd. Deze softtop zit strak en is dankzij een prima geluiddemping ook akoestisch goed geïsoleerd. Met een gewicht van 39 kilogram is het een zeer lichte kap die nauwelijks bagageruimte inpalmt. De standaard elektrische bediening opent en sluit de kap in ongeveer tien seconden, een manoeuvre dat rijdend kan worden uitgevoerd bij snelheden tot en met 50 km/u.

De nieuwe Audi TT zal vanaf het vierde kwartaal van 2018 beschikbaar zijn op de Belgische markt. De voorbestellingen worden eind september opengesteld. De basisprijs voor de TT Coupé zal 36.250 euro bedragen. Voor de TT Roadster ligt de basisprijs op 38.550 euro.

### **Geschiedenis**

De Audi TT is een designicoon. Al sinds de première van het eerste studiemodel in 1995 staat de Audi TT synoniem voor rijplezier, design en liefde voor het detail. Wanneer in de herfst van 1998 de eerste Audi TT Coupé op de markt komt, een jaar later gevolgd door de eerste TT Roadster, verschillen de beide seriemodellen nauwelijks van de showcars waarmee het allemaal begon: een droom voor iedere designer. Het centrale designmotief was de cirkel: de gebogen daklijn, voor- en achterzijde stonden in nadrukkelijk contrast met een strak horizontaal lijnenspel.

#### **1995: het studiemodel Audi TT**

Op de Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main onthulde Audi de eerste Audi TT als conceptstudie voor een sportwagen met een hoge mate van dagelijkse bruikbaarheid. De technische ontwikkelingsafdeling had deze conceptstudie voor een sportieve coupé in geen tijd samen met een team van Audi-designers ontworpen. In november 1995 vierde de Roadster-versie onder de naam TTS Studie, zijn première op de Tokyo Motor Show. De koetswerklijn van de beide showmodellen volgde dezelfde designfilosofie en vertoonde nadrukkelijke gelijkenissen met de ronde vormen van de vooroorlogse racewagens en de naoorlogse limousines van Auto Union. Voor het interieur gold de basisregel: 'zo veel als nodig is, zo weinig als maar kan'. Het feit dat deze TT-studiemodellen voorbodes waren en de manier waarop ze synoniem stonden voor revolutionair automobieldesign, vond veel bijklank. Toch hield Audi zich lang op de oppervlakte als het ging over het mogelijk in productie nemen van de beide modelvarianten.

#### **1998: de eerste generatie van de Audi TT**

Het seriemodel leunde heel dicht bij de showcar aan en is met zijn formeel harmonische designtaal tot op vandaag een ontegensprekelijke mijlpaal inzake innovatie autodesign. De gelijkenis met het studiemodel was terug te vinden tot in het kleinste detail. Aluminium elementen in het interieur, progressief design van de velgen, korte, kogelvormige schakelpook en ronde, vlak bij elkaar gemonteerde uitlaatbuizen. Voor het eerst voorzag Audi de bliksemsnel schakelende dubbele koppeling in een seriemodel, de zogeheten S tronic. Het vermogenaanbod liep van 110 kW (150 pk) tot 184 kW (250 pk).

## **2006: de tweede TT-generatie steekt van wal**

Het design van de tweede generatie van de succesrijke sportwagen schreef zich qua lijn meer in de vormtaal van Audi in. Zijn rijdynamische karakter was dat van een volwassen sportauto. De drukgevoede viercilinders boden een vermogen tussen 118 kW (160 pk) en 155 kW (211 pk). Audi breidde het aanbod nog uit met een S-versie van 200 kW (272 pk) en met een echte topatleet: de Audi TT RS met 250 kW (340 pk) die in zijn latere TT RS plus-uitvoering zelfs 265 kW (360 pk) haalde. Toonaangevende technologieën zoals de lichtgewicht bouw volgens het Audi Space Frame-principe (ASF), de TFSI-motoren en de krachtige en heerlijk klinkende vijfcilindermotor waren van doorslaggevend belang voor het succes. De tweede Audi TT was de eerste sportwagen met TDI-techniek.

## **2014: de derde TT-generatie**

De derde generatie van de Audi TT kwam nog sportiever, dynamischer en innovatiever voor de dag dan zijn voorganger. Eén kenmerk bleef echter over alle generaties heen behouden: de ronde tankklep met typisch TT-opschrift.

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder 2.525 in België. In 2017 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,878 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 33.323 ingeschreven werden in België. In ons land bereikte Audi in 2017 een marktaandeel van 6,1%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst.