



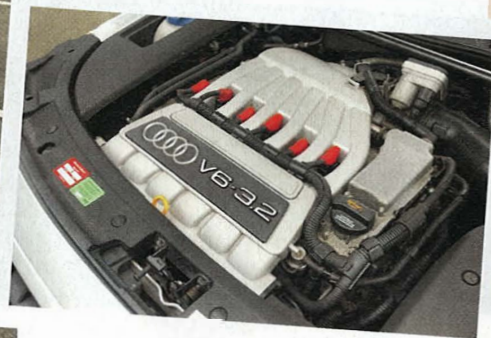
**19.950
euro**

Kijk op YouTube.com/autovisie

Geen turbogat zoals bij de 1,8-liter motor, maar altijd een spontane reactie op het gaspedaal en een strak schakelende transmissie. De VR6 is wel zwaar en dat is te merken.



De stoelen zitten strak, zijn stevig gevuld en dankzij de kleine ruiten voelt het binnenste als een echte cockpit. Het productiemodel kreeg een kleine zijruit om de dakstijl dunner te maken, maar wijkt verder nauwelijks af van het studiemodel.



SPECIFICATIES

| | Audi TT 3.2 V6 Quattro |
|-----------------|--|
| prijs | € 19.950,- |
| prijs (20010) | € 53.990,- |
| tellerstand | 148.259 km |
| aangeboden door | Cars Forever in Oisterwijk, www.carsforever.nl |
| topsnelheid | 250 km/h |
| acceler. 0-100 | 6,3 s |
| gem. verbruik | 10p 9,4 |
| motor | V6, 3189 cm ³ |
| max. vermogen | 250 pk/6300 mif ¹ |
| max. koppel | 320 Nm/2800 mif |
| transmissie | zesstraps handgeschakeld, vierwielaandrijving |
| massa leeg | 1465 kg |

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens



AUDI TT 3.2 V6

Het Duitse stijlicoon is misschien wel te perfect.

Op de autoshow van Frankfurt in 1995 vielen de monden van de aanwezigen open bij het zien van het studiemodel van de Audi TT, een spectaculaire coupé op het platform van de Volkswagen Golf IV. De productie startte in 1998 en een jaar later volgde de roadster. Beide weken amper af van de conceptcars en ze hadden een vliegende verkoopstart. Letterlijk ook, want vlak voor de eeuwwisseling kwam er een terugroepactie. Bij meer dan 180 km/h bleek de TT verraderlijk instabiel. Bijvoorbeeld tijdens een snelle rijkstrookwissel of een bocht kon de licht geworden achterzijde bliksemsnel in overstuur schieten. Met als gevolg meerdere ernstige ongelukken. Daardoor waren ESP, een achterspoiler, straffere dempers en aanpassingen aan de ophanging noodzakelijk. Het succes bleef echter.

Deze 3.2 V6 is het topmodel en laat dat zien door een bumper met kieuwen bij de voorwielen, een hogere achterspoiler, 18-inch

lichtmetaal, remmen van de S4 en een zwart paneel tussen de eindpijpen. Niet alleen de buitenkant was (en is) origineel, ook het interieur baarde opzien. De ronde details verwijzen naar de Audi-ringen. Er is een goede zitpositie, veel hoogwaardig aluminium, kwaliteitsleer en een strakke afwerking. Nog steeds slaan de portieren en achterklep met een solide plof dicht.

De TT was er in het begin alleen met een 1,8-liter turbomotor. De viercilinder leverde vermogens tussen 150 pk en 225 pk. Met voor- of vierwielaandrijving en de eerste jaren alleen met een handbak. In 2003 kwam de 3.2 VR6-motor uit de Golf R32 in het gamma. Dat ging gepaard met de introductie van de eerste generatie DSG-bak. De meeste zespijters zijn geleverd met die automaat, voorzien van een dubbele koppeling, maar dit exemplaar heeft de zeldzamere zesbak. Een fijn mechaniek om de V6 mee aan te sporen. Ook in de TT steelt het blok de show. Hij is soepel, beresterk en vocaal

een grootheid. Met warme klanken geeft hij het klinisch perfecte uiterlijk een ziel.

De vette V6 maakt hem wel log en de TT verandert met een lichte aarzeling van richting. De vering is straf, de demping milder. De besturing geeft een stevige tegendruk, maar vertelt alleen de hoofdlijnen. Hoge bochtsnelheden zijn echter eenvoudig te realiseren, maar het gewicht van de V6 drukt hem recht door. De vierwielaandrijving vermindert het onderstuur, maar heft het niet volledig op. De achteras krijgt helaas nooit te veel aandrijfkraften om de dynamische mogelijkheden te vergroten. Daarvoor speelde Audi te zeer op safe. Het grote publiek smulde van het sensationele uiterlijk en zijn toegankelijke potentieel, maar voor de enthousiaste bestuurder was de TT te afstandelijk en te volmaakt. Daardoor heeft de TT nog niet de liefhebbersstatus weten te bereiken, al beginnen de prijzen te klimmen. Voor minder dan 20.000 euro is deze te bemachtigen.