

Audi TT Roadster : voilà l'été !

Audi lance le TT Roadster. Une 3e génération sur un marché où on ne se bouscule plus au portillon. Qu'apporte-t-il de plus par rapport à ses prédécesseurs ?

Depuis 1999, date du lancement du premier TT Roadster, 146 000 unités se sont écoulées à travers le monde, dont 3 500 dans l'Hexagone. Même si le TT Coupé s'est vendu beaucoup plus, on peut dire que le TT Roadster en 2 générations seulement, reste un succès.

EN FINESSE

Pour la 3^e génération, rien de vraiment révolutionnaire en matière de ligne puisqu'il s'agit toujours d'une déclinaison en stricte 2 places découvrables du TT. Bien entendu, la ligne s'est considérablement affinée et son dessin se veut plus anguleux, sans oublier la face avant qui fait référence au R8. À bord, on trouve la même présentation que dans le coupé. Tout est parfait aussi bien sur la prise en main que les matériaux et l'écran intégré derrière le volant (Virtual Cockpit) toujours aussi visuel et pratique. Seul bémol bien entendu, pas de place arrière mais une capote électrohydraulique qui se déploie et se range en 10 secondes seulement et tout en roulant jusqu'à 50 km/h. Le coffre affiche 280 litres. Pas extraordinaire, mais suffisamment bien conçu pour embarquer deux gros sacs et envisager des voyages à deux bien plus longs qu'un simple week-end.

UN RÉGAL

En partant faire un tour, on apprécie immédiatement la prise en main de ce TT Roadster, mais aussi le confort que l'on peut avoir à son bord sans trop subir les remous d'air grâce au saut de vent électrique implanté juste derrière les deux sièges. Côté équipements, on appréciera aussi la chaîne hi-fi de chez Bang & Olufsen qui, contrairement à une Porsche, trouve parfaitement sa place ici. Bien entendu, le TT Roadster existe également avec l'excellent 2,0 litres TDi de 184 ch (seulement 4,3 litres et 114 g de CO₂), mais il est à proscrire pour ceux qui aiment se faire plaisir sur petites routes pour une raison principale : il n'existe qu'en traction. Le train avant a du mal à gérer la puissance et le couple gâchant tout plaisir de conduite. On optera plus logiquement pour le 2,0 litres TFSi de 230 ch accouplé à une boîte S-Tronic et en transmission intégrale Quattro. Outre les excellentes prestations offertes par ce moteur et cette boîte, le comportement de la bête, un brin survireur, offre de belles sensations sans oublier un instant la sécurité. Une voiture facile et saine qui avale les virages et les courbes avec une simplicité tellement déconcertante que l'on est forcé de se demander si ce TT Roadster ne fait pas aussi bien le "boulot" qu'une Porsche Boxster. Sur le principe, la réponse est oui. Mais il faut laisser à Porsche son excellent châssis aussi et la mélodie de son Flat 6 atmosphérique malheureusement en voie de disparition.