# Essai – Audi TT Coupé : Une version mini de la R8 ?

*Il était difficile de savoir, en 1998, si la TT, dotée d'une silhouette plutôt spéciale, allait perdurer dans le temps. Aujourd'hui, avec l'apparition de cette troisième génération, Audi vient confirmer qu'il y a encore de la place pour une petite sportive à l'allure originale.*

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 $cm^3$
- 230 CV de 4'500 à 6'200 t/min
- 370 Nm de 1'600 à 4'300 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 1'410 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'177 x 1'832 x 1'353
- Conso. mesurée : 8.2 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 151 g/km (F)
- dès CHF 53'200.-, mod. essayé: CHF 77'580.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

Produite à plus de 500’000 exemplaire depuis 1998, l’Audi TT a été écoulé en moyenne à 30’000 exemplaires par année, alors que pour une A4, c’est environ 300’000 véhicules annuels qui sont vendus. Bien sûr, ce n’est pas le même segment mais ça montre à quel point la marque tient à cette auto atypique, sachant que le seuil de rentabilité pour un modèle se situe entre 20 et 25 mille véhicules par année.

### *A l’extérieur*

Pour commencer succinctement, la TT change peu de l’extérieur. Sa forme très originale, apparue en 1998, laisse peu de place à une évolution majeure et cette troisième génération ne vient pas contredire ce constat. Face à la seconde génération, les cotations sont pratiquement inchangées et beaucoup d’amateurs ne feront pas la différence avec le millésimé 2014, y compris sur la balance (officiellement, cette version est plus légère de 50 kg).

Ceci dit, au-delà des détails, c’est surtout des tendances stylistiques qui se confirment avec un coup de crayon plus incisif, notamment sur les phares avant, un rétrécissement des feux arrière et un bouclier avant encore plus nervuré. Enfin, l’ensemble devient un peu plus anguleux et les arêtes sont plus nettes.

Pour les fans de la première heure, je ne pense pas que cette évolution soit vraiment gênante, et, si la première génération semblait s’inspirer d’une Cox, cette troisième génération est beaucoup plus en symbiose avec le reste de la gamme, en particulier en ce qui concerne la calandre de sa grande sœur, j’ai nommé la dernière R8.

### *A l’intérieur*

En ce qui concerne l’habitacle, c’est une autre histoire. La planche de bord ainsi que le pont central ont été largement simplifiés. Les buses d’aération restent inchangées dans leur nombre et leur implantation, toutefois elles sont très différentes dans leur présentation avec, pour chacune, un bouton spécifique qui permet d’actionner le chauffage d’un siège, gérer la climatisation, etc. Ce choix demande une petite adaptation à l’usage, mais au niveau visuel, je trouve le

résultat très convainquant.

Ajoutez à ça le Pack Infotainment à CHF 4’150.- qui inclut le volant multifonction, l’Audi Connect, la connexion au smartphone et, bien sûr, le MMI Navigation Plus, et la planche de bord se voit considérablement allégée pour les yeux, mais aussi au niveau des boutons et autres molettes.

En résumé, l’ensemble est élégant, sportif et d’une qualité irréprochable sur le plan des matériaux utilisés et de l’agencement, grâce notamment à l’option Sport S Line facturée 3’460.- (inserts en aluminium, surpiqure, volant sport, etc.).

***Sous le capot***

Mon véhicule d’essai est livré avec le « classique » 4 cylindres de 2 litres TFSI et fournit 230 CV entre 4’500 et 6’200 t/min. C’est 19 CV de plus que l’ancienne génération. Le couple n’est pas en reste puisqu’il progresse aussi à 370 Nm entre 1’600 et 4’300 t/min. Du côté de la boîte, les futurs clients pourront compter sur la boîte S Tronic à double embrayage à 6 rapports pour CHF 2’700.- de plus et la transmission Quattro, chère à la marque (encore CHF 3’100.- à rajouter par rapport au modèle à traction).

A noter que, depuis peu, un moteur similaire est disponible avec une puissance ramenée à 184 CV, ceci afin de répondre à la concurrence avec un prix un peu plus agressif. Bien entendu, pour les plus impatients et fortunés, il y a la version TTS avec son petit moteur 2 litres qui culmine à 310 CV. Sensations fortes garanties.

La consommation, annoncée à 6.4 l/100km pour un usage mixte, a été mesurée à un 8.2 l/100km sur environ 1’200 kilomètres et un élogieux 6.7 l/100 sur environ 200 kilomètres à 100 km/h de moyenne sur une autoroute (valeur officielle du constructeur pour l’extra urbain : 5.4 l/100km). Tous les moteurs répondent à la norme EU6… jusqu’à preuve du contraire. Alors que, depuis toujours, nous notons des écarts significatifs entre les déclarations des constructeurs et la vraie vie, les scandales à répétition qui secouent le groupe VW devraient, dans les années qui viennent, avoir un impact certain sur les protocoles de mesure. Gageons qu’ils seront plus en phase avec la réalité…

***Au volant***

Le démarrage sans clé, via l'option Clé Confort avec alarme (CHF 1'140.-), se fait via un simple bouton logé sur la console centrale. Le démarrage est feutré et, en standard, la voiture démarre en mode Drive Select Auto.

Bien entendu, via un bouton, il est possible de sélectionner les modes Comfort, Dynamic, Efficiency ou Individual et ainsi influencer sur la cartographie du moteur, l'assistance de la direction (commande électromécanique), la vitesse des changements de rapport et le Magnetic Ride (CHF 1'530.-).

Les sièges Sport S nappés de cuir S Line (CHF 2'560.-) sont confortables et visuellement très attractifs. Je dirais qu'ils offrent un très bon maintien latéral pour les personnes d'une stature masculine, mais que c'est un peu moins vrai pour un gabarit plus fin, notamment au niveau de l'assise.

Je n'attends pas trop longtemps avant de passer le Drive Select en mode Dynamic et m'engage sur des petites routes dès ma sortie de l'autoroute. Les changements sont immédiats, en particulier au niveau de l'assistance au volant avec un raffermissement important de la direction. Dès les premiers virages, les qualités dynamiques du châssis ainsi que la réactivité du moteur permettent de prendre du plaisir à des vitesses très rapidement prohibées. Les montées en régime sont linéaires et à chaque fois qu'un rapport est passé, il y a une petite déflagration des échappements très agréable à mes oreilles. Le freinage est bon et l'insertion en courbe très facile avec une direction très précise jusqu'à la sortie de virage. Et là, grâce au système quattro, ce n'est pas un problème de ré-accélérer tôt en libérant un grand « bang » jouissif à chaque changement de rapport.

Au niveau des hautes vitesses, les autoroutes allemandes me permettent de juger de l'équilibre de l'ensemble et, une fois arrivé à 240 km/h avec une facilité grisante, je note que la voiture est encore parfaitement stable et que l'isolation phonique permet d'avoir une discussion normale. Il reste bien entendu quelques milliers de tours/minute pour arriver à la zone rouge du compte-tours et, bien que la TT soit limitée à 250 km/h, il ne fait pas trop de doute qu'elle pourrait rouler encore plus vite et en toute sécurité.

Au niveau du châssis, le kit sport S line (CHF 3'460.-) apporte une série

d’améliorations, mais abaisse également la voiture de 10 millimètres supplémentaires. Si cet élément apporte indéniablement un plus aux qualités dynamiques de la TT, elle peut aussi, selon moi, être un problème en fonction des jantes sélectionnées. Munie des 20 pouces (255/30), elle m’a fait ressentir parfois des à-coups désagréables en fonctions des déformations routières rencontrées et, à mon avis, les 30 mm de gomme ne permettent pas d’atténuer certains défauts de la chaussée comme les plaques d’égouts ou d’autres irrégularités de ce type.

Ma voiture de test est équipée des phares Matrix LED (CHF 2’970.-) et même si je reconnais une avancée technologique importante de ces feux, dans la pratique, je suis sceptique sur la réactivité du système. En deux mots, quand le véhicule est lancé et qu’il croise d’autres véhicules, chaque LED ajuste l’éclairage pour ne pas éblouir le conducteur en sens inverse et c’est impressionnant, y compris sur des panneaux réfléchissants. Toutefois, le système n’est pas parfait et, en fonction de la vitesse, il peut montrer un certain délai et ainsi ne pas masquer assez rapidement les véhicules venant en sens inverse. Bref, une technologie intéressante mais peut-être encore en devenir à ce stade.

***Verdict***

Globalement, j’ai passé de bons moments à bord de cette nouvelle TT, aussi bien sur une route de campagne en mode Dynamic qu’en ville ou dans un bouchon en mode Comfort. Bien sûr, pour les éventuels passagers assis à l’arrière, il n’y a pas de miracle, la voiture reste, à mes yeux, une 2 places avec, éventuellement, 2 autres assises pour des enfants. En tenant compte de cette réalité, la TT est une voiture ludique qui procure satisfaction dans plusieurs compartiments de la conduite automobile.

J’aurais aimé voir Audi prendre plus de risques au niveau de la ligne avec cette troisième génération, mais pour les observateurs avertis de la marque, tout réside dans l’évolution d’une ligne et pas dans sa révolution. Sur le plan technologique, à l’exception de ces phares Matrix LED, j’ai adoré le système Virtual Cockpit qui, couplé à la navigation, offre probablement un des meilleurs systèmes disponibles à l’heure actuelle.

Enfin, il reste à parler des choses qui fâchent un peu et, bien entendu, je veux parler d’argent. Proposée dès CHF 44’500.- pour la version d’entrée de gamme à

184 CV, la TT version à 230 CV avec la boîte à double embrayage et le système quattro commence à CHF 55’700.- (sans la prime bonus). Ajoutez une bonne couche d’options comme il se doit pour avoir un véhicule décent et la facture se monte à CHF 77’580.-. Ah, j’allais oublier, pour ceux qui veulent vivre l’expérience cheveux au vent, c’est bien entendu possible avec le modèle Roadster, mais il vous faudra rajouter CHF 4’000.-.

Cette conclusion financière me fait penser que, si vous êtes un fan d’Audi et que votre modèle de référence est la R8, cette petite TT a des arguments à faire valoir et pour 4 fois moins cher. Bien sûr, la R8 est une autre voiture mais elle ne vous apportera pas 4 fois plus de plaisir comparée à la TT !

**Prix et options – Audi TT Coupé 2.0 TFSI Quattro**

**Prix de base : CHF 55’700.-**

**Eléments intérieur argent : CHF 320.-**

**Siège passager ISOFIX : CHF 120.-**

**Sièges avant chauffants : CHF 490.-**

**B&O Sound System : CHF 820.-**

**Roues en alu 10 branches Y : CHF 2’430.-**

**Kit S Line extérieur : CHF 1’810.-**

**Paquet lumière : CHF 350.-**

**Kit sport S line : CHF 3’460-**

**Tempostat : CHF 410.-**

**Système de parcage avant et arrière : CHF 1’090.-**

**Finition cuir étendue : CHF 550.-**

**Clé confort avec alarme : CHF 1’140.-**

**Cuir nappa (S Line) : CHF 1’600.-**

**Phares Matrix à LED : CHF 2970.-**

**Paquet Infotainment : CHF 4’150.-**

**Sièges sport S : CHF 960.-**

**Sièges avant à réglage électrique : CHF 1’380.-**

**Kit de rangement : CHF 240.-**

**Bonus « Premium » : CHF – 3’340.-**

**Prix TOTAL : CHF 77’580.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi TT Coupé 2.0 TFSI Quattro.

**A lire aussi**

Essai – Audi A6 Avant 3.0 TDI : 4 anneaux pour une A6

Essai – Audi A3 Sportback e-tron : Quand électrique et thermique font des étincelles !

Premier contact – Audi Q7 : Plus, mieux et moins lourd…

Essai – Audi S1 Sportback : Petit mais costaud

Essai – Audi SQ5 TDI : “S” en mode mazout

Essai – Audi A3 berline 1.8 TFSI : le retour du tricorps ?

Essai – Audi RS5 Cabriolet : Das Muskelauto

Essai – Audi A1 Sportback 1.4 TFSI : Un concentré d’espace

Essai – Audi Q3 2.0 TDI : Jamais deux sans trois !

Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

Nouveauté – Audi RS 6 Avant performance et RS 7 Sportback performance

Nouveauté – Audi S4 et S4 Avant

Présentation – Audi e-tron quattro concept

Nouveauté – Audi SQ5 TDI plus

Nouveauté – Audi S8 plus

Nouveauté – Audi A4 et A4 Avant

Présentation – Audi TT clubsport turbo

Nouveauté – Audi R8

Présentation – Audi Prologue Avant

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi RS 3 Sportback

Nouveauté – Audi TT et TTS Roadster

Nouveauté – Audi A3 Sportback e-tron

Présentation – Audi A3 Clubsport Quattro Concept

Nouveauté – Audi R8 LMX

Présentation – Audi TT Offroad Concept

Présentation – Dessins officiels de la nouvelle Audi TT

Nouveauté – Audi S3 Cabriolet

Nouveauté – Audi S1 et S1 Sportback

Nouveauté – Audi RS4 Avant Nogaro Selection

Nouveauté – Gamme Audi “Ultra”

Présentation – Audi Allroad Shooting Brake Concept

Avant-première – Audi Q1

Présentation – Audi Nanuk Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Cabriolet

Présentation – Audi Sport Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Sedan

Présentation – Audi A3 e-tron

Nouveauté – Audi RS Q3

Nouveauté – Audi S3 Sportback

Nouveauté – Audi RS7 Sportback

Présentation – Audi SQ5 TFSI

Nouveauté – Audi RS6 Avant

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS5 Cabriolet

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Economie – Audi rachète Ducati

Présentation – Audi RS Q3 Concept

Genève 2012 – Audi A3

Genève 2012 – Audi RS4 Avant

Genève 2012 – Audi TT RS plus

Genève 2012 – Audi A6 Allroad

Genève 2012 – Audi A1 2.0T Quattro

Nouveauté – Audi RS4 Avant

AG·405596
quattro
CH
Wheels-And-You.com

AG·405596
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

2
A/C
23.5
AUTO
MAX
REAR
drive select
OFF
OFF
Wheels-And-You.com

TFSI
Wheels-And-You.com

260 km
GRRIF+
Véhicule
Avertissem.
Son
Radio
Médias
18:04
+20,5°c
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG 405596
CH
quattro
Wheels-And-You.com

AG 405596
Wheels-And-You.com

AG·405596
CH
quattro
Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

260 km
GRRIF+
Dist. parcourue
0,8 km
Savigny
Bossières
Chemin du Vallon
17:51
+20,5°C
0
km/h
Wheels-And-You.com

260 km
GRRIF+
Route de Lutry
Chemin de la Grangette
Chemin de la Forge
Route de Savigny
Bossières
Route de la Croix
TMC
605 m
Chemin du Vallon
300 m
17:51
+20,5°C
P
OFF
1/min x 1000
km/h
50
90
130
1/2
1/1
Wheels-And-You.com

23.5
AUTO
MENU
BACK
TEL
MEDIA
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

TT
Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

AG·405596
CH
quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG 405596
Wheels-And-You.com

AG 405596
CH
quattro
Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

quattro
CH
Wheels-And-You.com