Essai – Audi TT-RS Roadster : Le cabriolet deux places parfait, mais est-ce suffisant ?

Voilà plus de 20 ans que l'Audi TT arpente nos routes. Si ses débuts ont chamboulé le marché, il faut admettre que de nos jours on s'est largement habitué à sa présence, voire même nous l'avons un peu oublié. Question de rappeler son existence, la firme d'Ingolstadt nous a concocté une nouvelle mouture au caractère bien trempé. Voici donc la TT-RS ! Pour l'essai Wheels And You, c'est la déclinaison Roadster qui nous est mise à disposition.

- 5 cylindres, turbo, essence, 2'480 cm^3
- 400 ch de 5'850 à 7'000 t/min
- 480 Nm de 1'950 à 5'850 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 280 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'605 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'201 x 1'832 x 1'346
- Conso. mesurée : 11.31 l/100km
- Emissions CO_2 : 183 g/km (G)
- dès CHF 91'400.-, mod.essayé: CHF 109'970.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, Sébastien Morand

A la fin des années 90 (1998 pour le Coupé, 1999 pour le Roadster), c'était un véritable renouveau pour le constructeur allemand lorsqu'il présenta la TT dont le patronyme provient de la mythique, mais relativement peu connue, NSU TT. Cette marque a été absorbée par Audi en 1977 et les deux lettres du modèle signifient Tourist Trophy, la légendaire course moto qui se déroule sur l'Ile de Man.

Si à cela on rajoute le fait que mon père en avait justement une lorsque je suis né, tout est réuni pour que je sois curieux de découvrir l'héritière qui nous intéresse aujourd'hui. Si ce n'est mon aversion aux Audi modernes que je trouve terriblement trop lisses, pour ne pas dire fades, et largement trop parfaites à mon goût.

Allez, je me motive, il y a pire me direz-vous, surtout que la sonorité enchanteresse du 5 cylindres résonne déjà dans mes oreilles et que la saveur des 400 ch que cette TT-RS cache sous son capot devraient quand même titiller mes papilles.

A l'extérieur

Le dessin général a peu évolué depuis la première génération. Toutefois, cette dernière mouture affiche des lignes relativement tendues, moins rondes que par le passé. Cela confère à notre TT un look un peu moins consensuel et surtout totalement en adéquation avec les actuels codes stylistiques de la marque.

Tout cela est plus exacerbé sur cette mouture RS, il faut bien assurer la réputation du badge Audi Sport. Petite parenthèse, ce dernier a fêté ses 25 ans en fin d'année dernière. Un brin de nostalgie en pensant au démoniaque break RS 2

qui l’avait inauguré en 1994. Revenons à notre TT-RS Roadster en détaillant ses spécificités esthétiques.

L’imposante calandre Singleframe noire, ainsi que les importantes entrées d’air et les optiques au regard acéré, proposent une face avant diablement agressive. C’est d’autant plus flagrant combiné avec la très belle robe « Rouge Tango » qui habille notre voiture d’essai. Plutôt rare pour une Audi dans notre pays, mais je trouve que cela lui sied parfaitement. Rajoutez à cela la lame noire et les encadrements des prises d’air aussi larges que les ailes avant, vous avez un joli joujou qui promet d’être efficace pour combattre les squatters de la piste de gauche sur l’autoroute.

En faisant le tour de l’auto, mon regard est immédiatement attiré par les immenses jantes au design plutôt atypique. Cela suscite quelques discussions pendant mon essai et, même si je ne les trouve pas particulièrement belles, elles ont un sacré look et elles vont bien avec l’ensemble.

Avant même d’arriver à l’arrière, difficile de ne pas remarquer le spoiler de coffre agrémenté de winglets latérales. Que dire à son sujet, je ne sais pas trop. Dans un sens je le trouve « too much » et d’un autre, je me dis que sans cela, la poupe serait presque banale pour une déclinaison RS. A vous de voir, comme on le sait, les goûts et les couleurs, c’est personnel ! Pour le reste, c’est vraiment dans l’esprit de la TT et ça n’a pas beaucoup changé avec le temps. Je note les phares à la signature lumineuse moderne et le diffuseur qui englobe les deux grosses sorties d’échappement. Petit bémol pour les ouïes factices dans le pare-chocs, franchement ce n’est pas digne de la gamme Audi Sport. Ça n’aurait pas coûté grand-chose de faire des vraies ouvertures avec un grillage alvéolé comme à l’avant.

A l'intérieur

Je m'installe à bord et même si je ne suis pas fan de l'austérité des intérieurs de voitures allemandes, il faut admettre que leur rigueur garanti un véritable sentiment de qualité. C'est bien évidemment le cas pour cette TT-RS et heureusement, la configuration de notre auto bénéficie d'une finition un tantinet plus joyeuse que ce à quoi je m'attendais. En effet, grâce à différents éléments peints en rouge et surtout les surpiqûres, rouges également, notamment sur les sièges, le volant, etc., je découvre un habitacle très réussi avec un véritable esprit alliant sportivité et élégance.

Le confort est aussi de mise, je suis parfaitement bien installé et je me familiarise gentiment avec les commandes. Ici tout est focalisé sur le conducteur, pas d'écran sur la console central, tout s'affiche au travers de l'ensemble compteurs qui est face à moi. Cela demande un petit temps d'adaptation, mais à l'utilisation c'est vraiment sympa.

Point fort de cet intérieur, la gestion de la ventilation, y compris la climatisation et le chauffage des assises, se fait directement via des commandes intégrées au centre de chaque ouïe d'aération. C'est parfaitement étudié, évident à utiliser, vraiment un très beau travail de collaboration entre ingénieurs et designers.

En matière d'équipement, comme je pouvais m'y attendre, tout est là et même plus. Système MMI Navigation Plus, sono Bang & Olufsen, chauffage de nuque pour rouler décapoté quelque soit la température extérieure, assistances à la conduite, etc. Rien de surprenant pour une Audi, mais vous comprendrez en détaillant la liste de prix que tout cela a un coût non négligeable et personnellement ça me hérisse le poil.

Pour garder l'esprit d'un roadster, mais aussi pour contenir le poids de la voiture, Audi n'a pas succombé au toit dur rétractable et pour moi c'est une bonne chose. Soyez rassuré, la capote en tissu propose une isolation en tout point

exceptionnelle, on en vient à oublier que c’est un cabriolet lorsqu’on roule fermé.

Alors que le Coupé propose une configuration 2+2, cette TT-RS Roadster est logiquement une stricte deux places. Ça me convient bien, je n’ai jamais compris l’intérêt de promouvoir des places arrière qui ne peuvent pas accueillir une personne de taille normale, même si c’est un enfant. Par contre, aucun espace disponible derrière les sièges pour entreposer vos affaires, il faudra tout caser dans le coffre. Ce dernier propose un volume parfaitement acceptable pour partir quelques jours à deux.

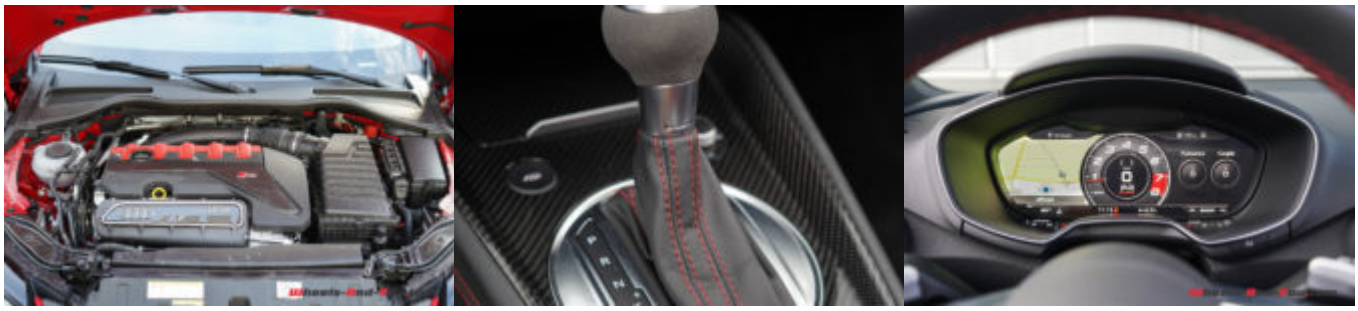
Sous le capot

Pièce maitresse de cette TT-RS, son fabuleux 5 cylindres turbo qui développe 400 ch pour un couple de 480 Nm. A noter que ce 2.5 TFSI a remporté déjà neuf titres « International Engine of the Year ». A mes yeux, enfin surtout mes oreilles, c’est principalement sa sonorité spécifique qui lui donne tout son charme, ça ronronne parfaitement bien.

Le 0-100 km/h est atteint en 3.9 secondes alors que la vitesse maximum est bridée à 250 km/h. Toutefois, en option, il est possible de modifier ceci pour atteindre 280 km/h. Notre voiture d’essai dispose de cette spécification, mais vous comprendrez que pour la pérennité de mon précieux permis de conduire, je ne vérifie pas. Par ailleurs, je ne suis pas convaincu d’une telle option quand on voit qu’elle est facturée presque CHF 2’000.-, sauf bien sur si vous comptez écumer

les circuits de la planète avec votre TT-RS.

Une telle cavalerie doit bien évidemment être alimentée et comme habituellement, j'émets de sérieux doutes sur la possibilité d'obtenir les valeurs annoncées par la fiche technique, à savoir 8.1 l/100km en utilisation mixte selon la norme NEDC (9.5 l/100km WLTP). Pour ma part, sur les 1'800 km de mon essai, je mesure une moyenne de 11.31 l/100km. A noter cependant que j'exploite bien la voiture, notamment sur des routes sinueuses par monts et par vaux, ce qui péjore assez rapidement les calculs. En effet, si je ne tiens pas compte des petites arsouilles en montagne, ma moyenne passe à 10.06 l/100km, ce qui me semble totalement acceptable au vue de la puissance à disposition. Alors que je profite de la période des fêtes de fin d'année pour faire un aller-retour dans le Sud de la France, l'ordinateur de bord me gratifie d'un très raisonnable 8.5 l/100km en régatant à bonne allure sans pour autant trop risquer la correctionnelle. Un trajet plutôt varié comprenant de l'autoroute entre Nyon et Grenoble, puis des nationales en passant par Lus-la-Croix-Haute, et des petites départementales en coupant à travers le Var. Cela démontre le potentiel sobre de cette mécanique du moment qu'on la sollicite avec parcimonie.



Au volant

Pour un peu que vous ne l'ayez pas encore compris et que vous ne me connaissiez pas personnellement, je vais être franc et jouer carte sur table. Je ne suis de loin pas un inconditionnel de la marque aux quatre anneaux, trouvant généralement que les autos manquent drastiquement de saveur. Je ne vais pas vous faire languir plus longuement, sans surprise, à mon goût, cette TT-RS ne déroge pas à la règle.

J'en entends déjà crier au scandale, mais j'assume et surtout je m'explique. En fait, et je vais rentrer dans les détails juste après, je ne peux objectivement rien reprocher à cette TT-RS. La finition est excellente, sa motorisation plus que suffisante, la qualité perçue sans véritable défaut, le comportement routier est

exemplaire et on peut continuer ainsi à énumérer les atouts de l'auto. Mais pour moi, il lui manque le plus important : une âme ! Certes, de nos jours, c'est de plus en plus fréquent avec les voitures modernes, mais je trouve que pour une mouture Audi Sport, ça ne devrait pas être le cas ! Lâchez-vous Messieurs les ingénieurs, c'est de toute façon un produit de niche, alors autant qu'il soit totalement exubérant ! Voilà, maintenant que c'est dit et que potentiellement tous les passionné(e)s de la marque sont prêts à me lyncher sur la place publique, je vais vous détailler la conduite de cette TT-RS.

Après quelques instants à son volant, je me sens immédiatement en confiance. Les assises sont confortables avec un bon maintien, toutes les commandes sont à portée de main, et la sono distille la musique avec excellence. Je découvre le fonctionnement de la ventilation comme expliqué au préalable, je suis sous le charme. Une fois l'autoroute quittée, ni une ni deux, je décapote et malgré un thermomètre proche de zéro degré, l'ambiance à bord reste viable grâce notamment au coupe-vent et au chauffage de nuque.

Je me dirige vers les petites routes qui me sont chères, en ligne de mire le Marchairuz, la Vallée de Joux, le Mollendruz et retour. J'attaque les premières courbes et je suis immédiatement subjugué par la manière avec laquelle l'auto enroule les virages. J'en viens même à me demander si les roues arrière ne sont pas directionnelles, mais non, ce n'est pas le cas. La tenue de route est bluffante, le grip sans faille et cela malgré une monte pneumatique en adéquation avec la saison hivernale. J'augmente le rythme encore et encore, mais une fois la voiture inscrite dans la courbe, elle l'avale sans broncher et surtout sans provoquer de sous-virage. C'est impressionnant d'efficacité tout en étant d'une extrême simplicité. La puissance à disposition permet également de bondir d'un lacet à l'autre telle une balle de fusil, mais je me calme assez rapidement pour ne pas risquer mon permis.

Même constat d'aisance lorsque je rejoins la plaine, que ça soit en ville ou sur autoroute, la conduite de cette TT-RS est déconcertante de facilité. Comme mentionné un peu avant, je descends dans le Sud de la France et cela d'une traite, avec le minimum de pause, sans ressentir aucune fatigue. Sous son apparence très dynamique et avec des caractéristiques techniques très sportives, cette TT-RS est en fait un véritable agneau. Quelque soit le type de route et les conditions météo, vous serez en sécurité avec un niveau de confort digne d'une grande routière. Je note juste un amortissement relativement ferme,

probablement accentué par les pneus hiver en taille 30. Mais c’est vraiment pour relever quelque chose de négatif, exception faite de son côté trop parfait à mes yeux, que je détaille plus haut.

Verdict

Après deux semaines en compagnie de cette TT-RS Roadster, je n’ai pas changé d’opinion par rapport aux voitures d’Ingolstadt, c’est bien trop lisse pour moi. Toutefois, je ne peux pas nier la qualité du produit qui s’approche de la perfection, faisant de ce cabriolet deux places un excellent choix, voire le meilleur pour certains.

Reste un détail qui me perturbe, et pas des moindre, c’est le tarif. Avec un prix de départ à CHF 91’400.- on tape déjà haut, mais en se laissant aller sur les options, ça explose ! Pour preuve notre voiture d’essai qui s’affiche à plus de CHF 110’000.- hors rabais. Personnellement, avec ce budget, j’opterai plus facilement pour une Jaguar F-Type. Bien évidemment l’anglaise n’est de loin pas aussi

parfaite et souffre d’une quantité de défauts face à la TT-RS, mais elle dispose d’une âme et, pour moi, ça n’a pas de prix.

Enfin, si je me réfère au nombre d’Audi qu’on croise sur nos routes, je dois faire partie d’une minorité et la clientèle cible est bien présente, le constructeur allemand aurait donc tort de ne pas continuer ainsi.

<u>Prix et options – Audi TT-RS Roadster</u>

Prix de base : CHF 91’400.-

Peinture métallisée « Rouge Tango» : CHF 920.-

Système d’échappement sport : CHF 1’310.-

Sièges avant à réglage électrique : CHF 970.-

Rétroviseurs de couleur : CHF 140.-

Vitesse maximale à 280 km/h : CHF 1’960.-

Contrôle de pression des pneus : CHF 110.-

Cache-moteur en carbone sigma : CHF 790.-

Paquet design RS rouge : CHF 920.-

Siège passager ISOFIX : CHF 110.-

Dispositif de chargement : CHF 170.-

Paquet cuir élargie : CHF 780.-

Audi Side Assist : CHF 720.-

Clé confort inclus alarme : CHF 550.-

Indentification panneaux signalisation : CHF 200.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 230.-

Paquet optique noir brillant : CHF 850.-

Etriers de freins rouge : CHF 430.-

Chauffage de nuque à l’avant : CHF 600.-

Caméra de recul : CHF 720.-

Rétroviseurs anti-éblouissants : CHF 130.-

Assistant au démarrage : CHF 110.-

Décor carbone köper : CHF 1’110.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Cuir nappa en losange : CHF 1’280.-

Roues alu 7-rayans rotor : CHF 2’210.-

Matrix phares à LED : CHF 1’200.-

Bang & Olufsen Sound System : CHF 770.-

Paquet « Infotainment » : CHF 4’680.-

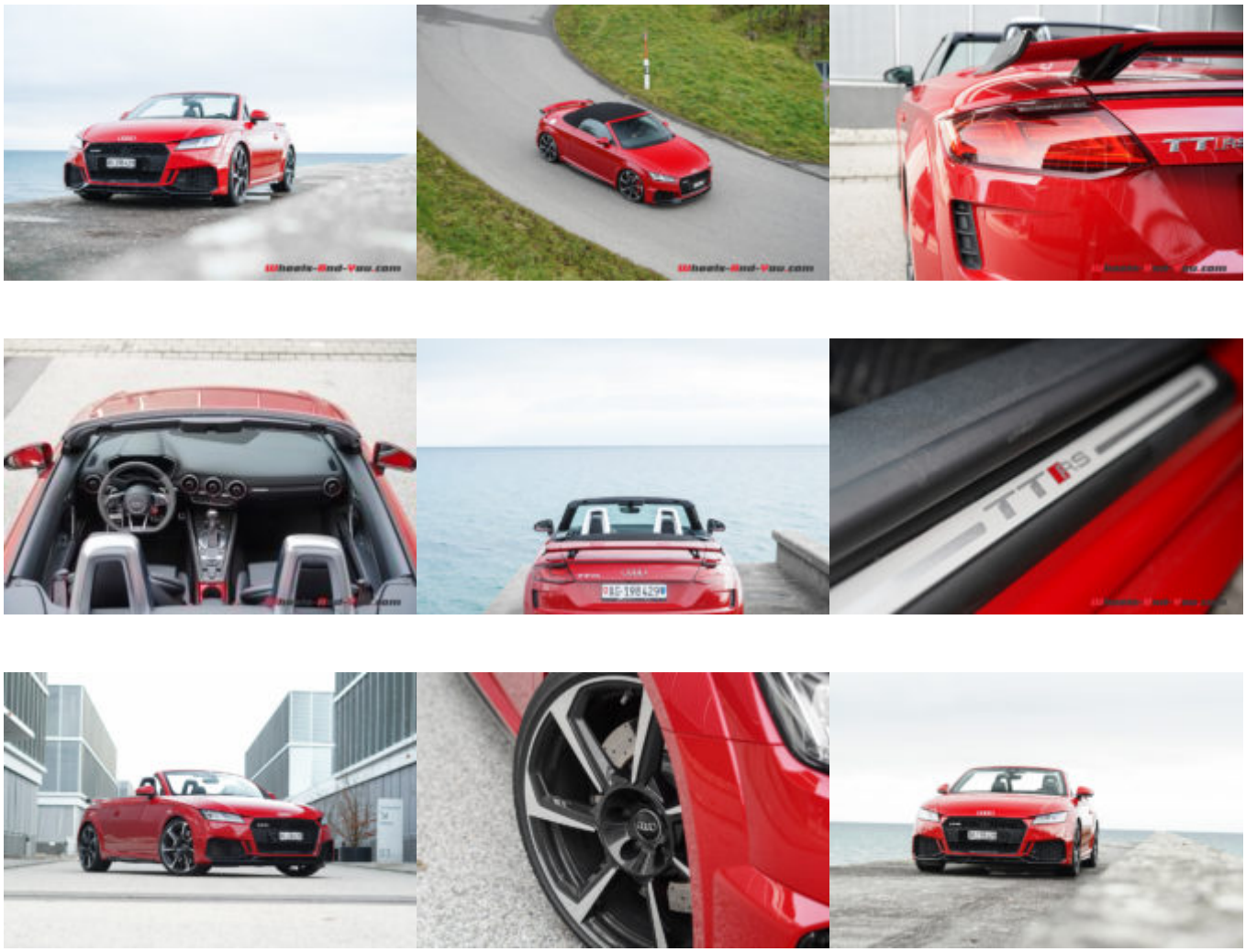
Bonus paquet Infotainment : CHF -930.-

Bonus Premium : CHF -4’570.-

<u>Prix TOTAL : CHF 109’970.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi TT-RS Roadster, ainsi qu’au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Audi SQ8 TDI : Chauffeur, à St-Moritz s’il vous plaît !

Essai – Audi e-tron 55 Quattro : A-t-elle de quoi rivaliser avec les références actuelles ?

Essai – Audi A8 55 TFSI : LA limousine de chez Audi

Essai – Audi RS 4 Avant : Fini d’être discrète, elle en a et elle le montre

Essai – Audi SQ5 3.0 TFSI : Légers changements pour garder les clients fidèles

Essai – Audi Q2 Sport 2.0 TDI Quattro : Le début d’une nouvelle ère ?

Essai – Audi A3 Sportback 2.0 TFSI : Technik über alles

Essai – Audi Q7 e-tron Quattro : Espace XL pour conso verte

Essai – Audi A4 Avant V6 3.0 TDI Quattro : Bien sous tous rapports

Essai – Audi A4 2.0 TDI : Rigueur et efficacité toute germanique

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

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 Q8

Nouveauté – Audi R8 V10 RWD

Nouveauté – Audi S8

Présentation – Audi AI:TRAIL

Nouveauté – Audi RS 6 Avant

Nouveauté – Audi Q3 Sportback

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi A4

Nouveauté – Audi S5 TDI, S6 TDI et S7 TDI

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Nouveauté – Audi TT RS

Présentation – Audi e-tron GT concept

Nouveauté – Audi R8 MY2019

Nouveauté – Audi SQ2

Présentation – Audi e-tron

Présentation – Audi PB18 e-tron concept car

Nouveauté – Audi Q3

Nouveauté – Audi TT

Nouveauté – Audi A1 Sportback

Nouveauté – Audi Q8

Nouveauté – Audi A6 Avant

Présentation – Audi RS 5 Sportback

Nouveauté – Audi A6 Sedan

Nouveauté – Audi A8

Présentation – Audi e-tron Sportback concept

Nouveauté – Audi RS 3 Sportback

Présentation – Audi Q8 concept

Nouveauté – Audi A5 et S5 Cabriolet

Nouveauté – Audi RS3 berline

Nouveauté – Audi Q5 MY2017

Nouveauté – Audi A5 et S5

Nouveauté – Audi TT RS Coupé et Roadster

Nouveauté – Audi R8 Spyder V10

Nouveauté – Audi SQ7 TDI

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

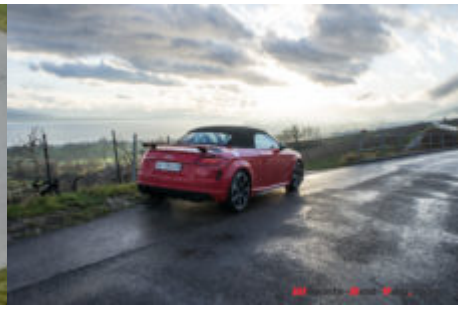
Présentation – Audi RS Q3 Concept

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