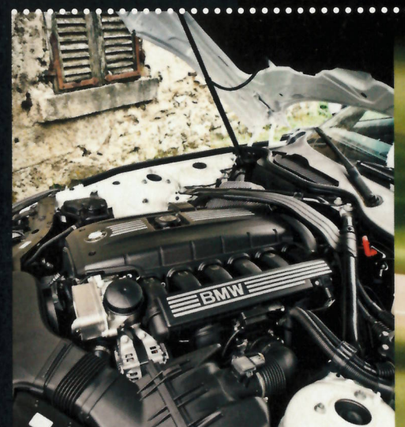
DE KUNST VAN HET *verleiden*

Drie roadsters verleiden tot instappen, maar welke brengt het hoofd op hol?

PETER HILHORST FOTOGRAFIE ERIC VAN VUUREN

IN HET JUISTE DECOR KUNNEN ONBEDUIDENDE HANDELINGEN leiden tot euforie. Het uitrijden van een Franse tolpoort is doorgaans een achteloos moment, maar nu een ontlading. De Mercedes-Benz SLK, de BMW Z4 en de Audi TT Roadster bergen haastig hun daken op en spuiten weg. Na uren dicht te hebben gereden warmt het directe zonlicht het humeur op en dat zorgt voor een uitgelaten stemming. Het is alsof je geestelijk de gordijnen openschuift, je drukke werkagenda weglegt en je voorbereidt op een zomers weekend. Aan de azuurblauwe lucht staat de zon als richtingaanwijzer. En die houden we in het vizier als we in de drie roadsters over de Route du Soleil richting Bourgondië denderen. Op weg naar de surrealistisch goede wegen in Midden-Frankrijk, op weg naar een antwoord op de vraag of er voldoende valt te genieten in een versie met instapmotor.

Wie in wil gaan op de avances van deze cabriolets moet een halve ton te besteden hebben. Anders blijven de portieren en de daken dicht. De nieuwe Mercedes-Benz SLK200 7G-tronic automaat blijft daar net onder. Hij kost 49.650 euro en de 1,8-liter turbomotor produceert 184 pk. Dat alles is verpakt in een compact design waarvan de SLS-achtige neus het hoogtepunt vormt. De Mercedes wordt stilistisch weggeblazen door de witte BMW. Als er één flirt met nostalgie dan is het namelijk de Z4. De 51.750 euro kostende Z4 sDrive 23iA oogt klassiek en zo klinkt hij ook door de 2,5-liter zes-in-lijn met 204 pk. Over een andere stijlboeg gooit Audi het met de TT Roadster. Hij laat met zijn ronde vormen een moderne interpretatie zien op het thema roadster. De TT Roadster 2.0



De 2,5-liter zes-in-lijn moet plaatsmaken voor een geblazen viercilinder. In de Z4 zit je bovenop de achteras.

TFSI haalt uit een geblazen viercilinder 200 pk en heeft een DSG-bak plus vierwielaandrijving. De oplettende lezer weet dat Audi ook een 160 pk 1.8 TFSI levert in de TT voor 42 mille. Dat klopt, maar wil je quattro, dan kom je bij deze combinatie uit met een instapprijs van 51.075 euro. Maar voordat je je rijk rekent, met een halve ton begint het pas. Als je het drietal helemaal *in shape* voor de zomer wilt hebben, dan ben je in het geval van de SLK en de TT ruim tien mille meer kwijt voor dikke wielen en extra's in het interieur. Deze Z4 met onder meer een M-pakket en een flinke waslijst aan opties komt zelfs uit op 73 mille.

Op weg naar Bourgondië wisselen we geregeld van auto en dan drijven de onderlinge verschillen van het drietal aan de oppervlakte van je referentiekader. Stuk voor stuk zijn het uitstekende toermachines met voldoende kracht aan boord om 160 km/h als aangename kruissnelheid aan te houden. Open wordt het in alledrie dan wat winderig, maar tot 140 km/h is het prima uit te houden. In de SLK trekt de wind het hardst aan de haren. Met de kap gesloten doen ze vrijwel niets onder voor een dichte auto. Ze zijn stil, comfortabel, de overzichtelijkheid is acceptabel en de zitposities zijn uitstekend. Wat rijcomfort betreft zijn de voordelen van de hardtops miniem ten opzichte van het zachte, stijlvollere dak van de Audi. Praktische bezwaren zijn er wel voor de harde kappen. De TT heeft een prima toegankelijke, voldoende ruime kofferbak met een neergeklapte softtop. In het overige tweetal ligt de bagage vrijwel volledig afgedekt onder het opgeborgen harde dak en ben je genoodzaakt tot sluiten van de kapconstructie om goed bij je spullen te kunnen. Niet erg handig, net als het feit dat de hardtops alleen stilstaand te openen zijn. De Audi showt tot een snelheid van 50 km/h dat je niet eerst een vluchtstrook of parkeerplaats hoeft op te zoeken om de kap te openen.

Ondanks de opgetogenheid door de zomerse omstandigheden moet je huilen in de Z4. Niet alleen door veel toeren te maken, want dan jankt de zescilinder prachtig, maar ook van treurnis. En wel om het voor de liefhebber hartverscheurende nieuws dat de instap zes-in-lijn binnenkort wordt opgebaard in het museum. BMW stuurt deze zescilinder met vervroegd pensioen, omdat hij sneuvelt in een door milieueisen geïnitieerde reorganisatie. Zijn plek wordt ingenomen door een geblazen viercilinder, waarvoor collega Bangma onlangs zijn bewondering uitsprak in combinatie met de X1. Maar hij zal het hartgrondig met me eens zijn, dat het verdwijnen van de spatzuivere huil uit de instapversie een amputatie is voor de

Bij extreem gebruik tilt de Z4 het binnenste voorwiel op. Het gevolg van een dikke stabilisator vóór en een relatief zacht afgestemde achterkant. Onder: Prachtig interieur.

'Janken moet in de Z4. Niet alleen door *veel toeren* te maken, maar ook van treurnis'

Z4. Elke muur of rotswand wordt door de zescilinder omgetoverd tot juichend publiek. Het motorgeluid weerkaatst terug het interieur in en zorgt voor een aanmoediging om de zes cilinders hun keel schor te laten schreeuwen tot aan de rode lijn bij 7000 toeren per minuut. Harmonieus en vol klinkt hij, daar kunnen de ordinair fluitende viercilinders niet eens bij in de buurt komen.

Genoeg getreurd, want voorlopig is deze BMW zescilinder nog een formidabele gastheer voor de roadsterrijder. Hij zorgt voor een sfeervolle begeleiding van het geheel, maar daar blijft het niet bij. De lijnmotor ligt lekker 'onder' de rechtervoet. De gasrespons is direct en zijn bereidheid om toeren te maken is op het onderdanige af. Daarmee onderscheidt de BMW zich nadrukkelijk van de Audi en de Mercedes. De spierkracht van beide turbomotoren is vanzelfsprekend bij lage toeren aanwezig, maar verslapt bovenin. Over vuurkracht beschikken is daarom geen kunst, terwijl de zes-in-lijn echt veroverd moet worden. Je maakt hem gewillig door toeren te maken en krijgt de beloning aan het einde van zijn toerenbereik. Maar met 204 pk bulkt hij echter niet van de kracht en de automatische zesbak met koppelomvormer tempert het enthousiasme. De reactie op de kickdown is te traag, ook als *Driving Dynamic Control* in de stand *Sport+* staat. Dan stuurt hij niet alleen het lekkerst, maar krijg je ook de felste gasrespons en de snelste schakelacties.

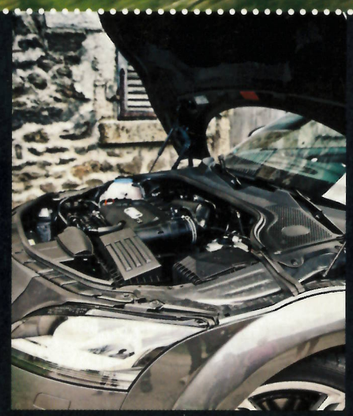
De Z4 intimideert met zijn lange neus. Voor het gevoel is de motorkap eindeloos en je hebt als bestuurder geen idee waar hij ophoudt. Daardoor is de BMW ondanks zijn gevoelvolle besturing moeilijk te plaatsen en loop je niet over van het zelfvertrouwen. Je laat bij betonnen muurtjes in de binnenzijde van de bocht decimeters liggen uit angst de voortrein er onderuit te rijden. Zo slecht is hij te schatten en daar komt bij dat de Z4 in elke stand van *Driving Dynamic Control* te veel beweegt om de lengteas. Zo erg dat er zelfs een voorwiel los komt bij stevig bochtenwerk. Het is dan ook geen precisiewapen, maar meer een sportieve cruiser, waarmee je desnoods een duizelingwekkend hoog tempo kunt rijden. Bij voorkeur op overzichtelijke wegen met wijde bochten. Je durft vroeg op het gas te gaan, doordat je bovenop de helder communicerende achteras zit. Overigens hoef je in droge omstandigheden geen moment beducht zijn op een uitbrekende achterzijde, want de BMW is nauwelijks in overstuur te krijgen, laat staan hem daarin te houden. Je liegt dan ook geen woord als je zegt dat de Z4 100 pk meer nodig heeft om de zwaarlijvigheid van zich af te schudden. Nu klinkt hij voornamelijk spectaculair, zonder het ooit echt te zijn.

Hoe hard het ook gaat in de Z4, de TT Roadster zal langzaam van hem weglopen. Dat laat de Audi zien op de wegen rondom het Franse dorpje Vézelay. Dit 507 zielen tellende gehucht lijkt op de kaart een nietszeggend stipje, maar in werkelijkheid is het een luwte in een orkaan van stuurmanswegen. De D951 en de D958 zijn spraakmakende hoofdstukken in het uitdagende wegenboek van Bourgondië. De wegen buiten de dorpsgrenzen van Vézelay zijn nagenoeg allemaal overzichtelijk en bijna allemaal verlaten waardoor het niets minder dan hemels sturen is. De liefhebber komt terecht in een geasfalteerde achtbaan, waarin alles draait om recht aanremmen, zuiver insturen, de apex raken en vloeiend uitsturen voor een prachtige exit. De TT Roadster is voor de enthousiaste stuurman het meest nauwkeurige instrument en overal de snelste van de drie. De zitpositie is laag en je zit middenin

Deze 200 pk 2,0 TFSI is niet meer leverbaar en vervangen door een verbeterde versie met 211 pk en 350 Nm, dankzij Audi's variabele kleptiming en een aangepast motormanagement.

'Nooit krijg je meer dan *een amuse* van onderstuur of overstuur opgediend door de vierwielaandrijving'

Retrolook in het interieur van de TT. Hiernaast: Met 255 millimeter brede banden is de grip fenomenaal, maar de slijtage hoog.



de auto op de denkbeeldige verticale as. Daardoor creëert hij niet alleen de illusie extreem goed in te sturen, maar dat doet hij ook daadwerkelijk. De besturing is nauwkeurig en communiceert afdoende, maar is niet zo onderhoudend als die van de BMW. De TT is het stevigst geveerd en goed gedempt, maar desondanks comfortabel genoeg, zonder ook maar een keer de bumpstops te kussen. Daarnaast voelt hij licht aan en blijft hij op het neurotische af de ideale lijn volgen. Nooit krijg je meer dan een amuse van onderstuur of overstuur opgediend door de vierwielaandrijving. Zijn wegligging is superb, het weggedrag uitstekend en alleen een driftverslaafde zal de Audi saai vinden. Door de integrale aandrijving en brede banden in de maat 255/35 R19 is er altijd tractie en kun je meters eerder op het gas dan in de andere twee. Zo suis je ultraprecies en vol vertrouwen van bocht naar bocht.

Aan boord van de Audi staat alles in het teken van efficiëntie. De 2.0 TFSI en de DSG-bak passen goed bij het dubbele karakter van de TT Roadster. De viercilinder klinkt beschaafd tot halverwege zijn toerenbereik, daarboven blaast en sist hij als een rallyspecial. Vanuit stilstand gaat hij in iets meer dan zes seconden naar 100 km/h, terwijl de overige twee daar een seconde meer voor nodig hebben. Zet de bak in S en hij trekt door tot aan de begrenzer en schakelt dan lekker uptempo op naar het volgende verzet. In D cruise je net zo ontspannen als in de BMW en de Mercedes. Maar belangrijker zijn misschien wel subjectievere zaken. Het gevoel van vrijheid is bijvoorbeeld het overtuigendst in de Audi. Doordat de voorruit het meest rechtop staat, kan de zon vrijwel altijd ongehinderd op het gelaat schijnen.

De SLK heeft een stijlvol interieur met gave details als de klassiek ogende ventilatieopeningen. De hoofdsteunen hebben de 565 euro kostende Airscarf. Uit de openingen stroomt desgevraagd warme lucht.

KAPPEN EN DRAAIEN

De hardtops zijn onder meer niet rijdend te openen, omdat het derde remlicht niet is te zien tijdens de openingsceremonie. De TT Roadster heeft daar geen last van. Even kort de openingstijden: de Audi opent in 11 seconden, de BMW in 22,1 seconden en de Mercedes in 18,7 seconden. Subjectief en geenszins wetenschappelijk is het volgende. Een geïmproviseerde steekproef onder een groep dames pakte unaniem in het voordeel uit van de TT. Geen vrouwelijk wezen dat er ook maar aan dacht om de Mercedes of de BMW te verkiezen boven de Audi.

SPECIFICATIES

	AUDI TT ROADSTER	BMW Z4 ROADSTER	MERCEDES SLK200
PRIJS	€ 51.075,--	€ 51.750,--	€ 49.650,--
TYPE	vier-in-lijn, dwars voorin, turbo	zes-in-lijn, in lengterichting voorin	vier-in-lijn, in lengterichting voorin, turbo
CILINDERINHOUD	1984 cm^3	2497 cm^3	1796 cm^3
MAX. VERMOGEN	200 pk (147 kW)/5100 min^{-1}	204 pk (150 kW)/6400 min^{-1}	184 pk (135 kW)/5250 min^{-1}
MAX. KOPPEL	280 Nm/1800 min^{-1}	250 Nm/2750 min^{-1}	270 Nm/1800 min^{-1}
TOPSNELHEID	235 km/h	239 km/h	237 km/h
ACCEL. 0-100 KM/H	6,4 s	7,3 s	7,0 s
GEMIDDELD VERBRUIK	1 op 13,0	1 op 12,2	1 op 15,4
TRANSMISSIE	zesversnellingsbak met dubbele koppeling	automatische zesbak	automatische zevenbak
AANDRIJFWIJZE	vier wielen	achterwielen	achterwielen
LENGTE	418,7 cm	423,9 cm	413,4 cm
BREEDTE	184,2 cm	179,0 cm	181,0 cm
HOOGTE	135,8 cm	129,1 cm	130,1 cm
WIELBASIS	246,8 cm	249,6 cm	243,0 cm
TANKINHOUD	60 l	55 l	60 l
INHOUD BAGAGERUIMTE OPEN/DICHT	250/250 l	180/310 l	225/335 l
KENTEKENGEWICHT	1380 kg	1405 kg	1370 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

'De BMW en de Audi voelen zich thuis op een *volle boulevard*, de Mercedes is er in zijn element'

Instapmodellen of niet, ze lusten een aardige slok. Als je flink gas geeft, kom je ruim onder de 1 op 10.

Als je roadsterrijden niet associeert met apexen, bloedsnelle exits en hypergevoelige bedieningsinstrumenten, maar met stapvoets rollen over boulevards en een armpje op het portier, dan past de SLK200 perfect in dat plaatje. De overige twee voelen zich daar ook thuis, maar de Mercedes is er echt in zijn element. De SLK is de comfortabelste van het drietal en tevens ook de minst dynamische. Het verhaal van de SLK kent eigenlijk maar één rode draad: comfort. Voor meer spektakel heeft hij een zescilinder nodig, want de SLK350 wist onlangs op Tenerife wel te overtuigen. De viercilinder heeft een vlak karakter en neemt weifelend gas aan, maar dat is welkom tijdens cruisen. De automatische zevenbak schakelt altijd gedisciplineerd en zonder schokken om de comfortbeleving niet te verstoren. De aandrijflijn begrijpt zijn bestuurder niet als je hem aanspoort tot sportieve schakelacties, maar hij vindt je een uitstekende koetsier als je de teugels laat vieren. De zevenbak neemt de tijd om naadloos de volgende versnelling in te leggen en vraagt voor dat genoegen wat geduld. Spreek de kickdown aan en de SLK doordringt je ervan dat snel terugschakelen niet zijn specialiteit is. Daardoor is de aandrijflijn niet lekker te matchen met de lijnen die je rijdt. Je accelereert te laat uit en remt te laat op de motor af.

Het is slechts een kant van de medaille. Het roadstergevoel met het Mercedes-stuurwiel in handen is wel overtuigend. Je zit minder ver naar achteren als in de Z4, maar je kijkt wel uit over een lange motorkap en zit ook bijna bovenop de achteras. De SLK is overzichtelijker dan de Z4 en de gemiddelde bestuurder zal de Mercedes terecht een geweldige allrounder vinden. Hij heeft een ronduit comfortabel onderstel, want zelfs met de dempers in *Sport* blijft er meer dan voldoende absorptievermogen over. Je kunt er heel makkelijk behoorlijk hard mee zonder dat daar enig rijderstalent voor nodig is. Jij vraagt, de SLK levert. De liefhebber ervaart de SLK200 daardoor als oppervlakkig. De besturing blinkt niet uit in gevoel en hoe je instuurt maakt niet uit: abrupt of vloeiend, de SLK gehoorzaamt braaf en laat zich niet uit balans brengen. Wel draait hij makkelijk een bocht in en is hij beter te plaatsen dan de Z4, maar het compacte gevoel dat de Audi geeft, haalt hij niet. De vooras van de Mercedes verzandt redelijk snel in onderstuur en hij heeft te weinig kracht omdat om te buigen naar overstuur. Je kunt de andere twee eigenlijk alleen maar bijhouden door extreem laat en hard te remmen. Die aanvalsstrategie houd je maar kort vol, want het rempedaal wordt snel softer en de vertraging dan ook minder. Op de Franse wegen werd het elke kilometer die we reden duidelijker. Je kunt wel als een bezetene te keer gaan, maar op den duur legt de SLK zijn bestuurder een relaxte rijstijl op. Knallen is met deze viercilinder niet zijn roeping, flaneren wel. Dan excelleert hij en consumeer je de SLK als rustgevend transportmiddel.

Verleiden is een kunst die niet iedereen beheerst. Het komt aan op zelfbeheersing, op subtiliteit en op timing. Maar alledrie zijn ze in staat om zelfs de meest praktisch ingestelde automobilist ervan te doordringen dat roadsters van een warme zomeravond iets unieks kunnen maken. Als toermachines zijn het geslaagde concepten met deze lichte motoren, maar de ene roadster weet op elk feestje te scoren, de andere alleen in de juiste setting. De beste verleider is de TT Roadster. Hij prikkelt de zintuigen van man tot vrouw, van rustige cruiser tot enthousiaste stuurman. Voor ieder type bestuurder is de Audi een bevredigende keuze. De andere twee zijn onmiskenbaar begeerlijk, maar weten pas te overtuigen met krachtigere zescilinders en aan die verleiding kan niet iedereen toegeven. ■