

## El Audi TT

El diseño exterior	2
La carrocería	3
El interior	4
El motor	5
El tren de rodaje	7
El equipamiento	8
El Audi TTS y el Audi TT RS	9

## El Audi TT: dinámico, ligero y altamente eficiente

Diseño dinámico, fascinantes prestaciones y una eficiencia ejemplar: el Audi TT Coupé y el Audi TT Roadster son ahora aún más atractivos. El diseño de las ligeras carrocerías, fabricadas principalmente en aluminio, y el interior han sido modificados con gran esmero, al tiempo que nuevas tecnologías reducen el consumo de estos dos deportivos compactos. La oferta de motores incluye ahora también un potente cuatro cilindros ultraeficiente: el 2.0 TFSI genera 211 CV de potencia y en promedio se conforma con 6,6 litros de combustible a los 100 km en el TT Coupé.

### El diseño exterior

El TT Coupé y el TT Roadster de segunda generación se han erigido en iconos de diseño, como ya sucediera con sus modelos predecesores; diversos galardones como el de *World Car Design of the Year 2007* corroboran su estatus. Ancha y poderosa estructura básica, robusta línea de cintura y aplanada línea del techo: estos dos deportivos compactos fascinan con un trazado de líneas eminentemente masculino. Y su dinámica puesta en escena es ahora todavía más expresiva.

Del frontal llama la atención especialmente su recio parachoques. Éste envuelve las entradas de aire, ensanchadas, con bordes muy afilados y protuberantes; los faros antiniebla, por su parte, vienen enmarcados en anillos cromados. También presentan un nuevo diseño la rejilla de la parrilla Singleframe, en negro brillante, y los faros xenón plus opcionales, en cuya base, doce diodos luminosos blancos y dispuestos en línea recta dibujan la luz de marcha diurna. Junto con los elementos en forma de ala (*wings*) integrados en el cuerpo de los faros, los LED son uno de los rasgos clásicos característicos de Audi.

En la zaga, los reflectores tubulares parecen flotar libremente, otorgándoles a los pilotos traseros un efecto óptico de profundidad. Los grandes tubos finales del sistema de escape (dobles en el caso de 2.0 TFSI) y el difusor ampliado en color negro mate aportan un toque más de distinción.

Al alcanzar una velocidad de 120 km/h se despliega automáticamente un *spoiler* trasero que aumenta el empuje descendente.

Las modificaciones llevadas a cabo han resultado en una extensión de 2 cm del TT Coupé y el TT Roadster, que ahora presentan 4.187 mm de longitud. El ancho de 1.842 mm y el alto de 1.352 mm, en el caso del Coupé, y de 1.357 mm en el Roadster, no han variado; la batalla mide 2.468 mm. La oferta cromática de la gama TT se ha enriquecido con cuatro nuevos colores de efecto metálico: Azul scuba, Gris Oolong, Rojo Volcán y Gris Dakota. Para el paquete S line se ofrece adicionalmente la tonalidad Gris Daytona efecto perla.

### **La carrocería**

Un factor clave para la eficiencia pionera y la elevada dinámica en marcha del Audi TT es su carrocería: está fabricada según el método Audi Space Frame (ASF) en construcción híbrida. En la parte delantera de la carrocería, hasta los montantes B, se aplica aluminio ligero mientras que en la parte trasera se emplea chapa de acero. Gracias a esta combinación, los ingenieros han logrado repartir las masas perfectamente entre los ejes y mantener el peso total a un nivel extremadamente bajo: condiciones previas inmejorables para unas prestaciones dinámicas.

El TT 1.8 TFSI pesa únicamente 1.240 kg, lo que supone más de 100 kg menos que sus competidores más directos. En el Coupé, la estructura apenas alcanza los 206 kg repartidos en 140 kg de aluminio, el 68% del peso, y 66 kg de acero, el 32% del peso. En el TT Roadster, con sus refuerzos especiales en la pared divisoria de acero, en las taloneras de múltiples nervaduras, en los montantes A y en el marco del parabrisas, la proporción de peso de ambos materiales es del 58% y el 42% respectivamente.

Las carrocerías ASF del TT no sólo son extremadamente ligeras sino también altamente resistentes y rígidas: son la base necesaria para un manejo deportivo y preciso, una acústica silenciosa y una elevada seguridad pasiva. Un paquete de sistemas de sujeción perfectamente coordinados entre sí protege a los pasajeros en caso de accidente. La clásica capota de lona del TT Roadster completa a la perfección la filosofía de construcción ligera de Audi.

Contribuye a mantener bajo el centro de gravedad del vehículo, se inserta de modo ideal en la línea de diseño y, al plegarse, ocupa muy poco espacio.

Audi ofrece el techo blando en dos variantes. En la modalidad manual, de serie solo para el motor 1.8 TFSI, un cierre central sirve para abrirlo y cerrarlo. La capota completamente automática es de serie en el resto de motorizaciones y cuenta con un accionamiento electrohidráulico capaz de abrirla en sólo doce segundos, incluso en marcha por debajo de los 50 km/h, y una capa acústica adicional mejora todavía el ya de por sí elevado aislamiento acústico y térmico.

### **El interior**

El interior del TT recibe a los pasajeros con un corte muy deportivo, elegancia dinámica y un generoso espacio. Los asientos deportivos de serie se han montado en una posición especialmente baja y ofrecen una gran sujeción lateral; la corona del volante, está achatada en su parte inferior. Los cinco difusores de aire circulares y la cúpula arqueada que se extiende sobre los instrumentos redondos exhalan espíritu TT. La ergonomía es irrefutable y el acabado estrictamente preciso: como siempre en Audi. Al conectar el encendido, las agujas del velocímetro y el cuentarrevoluciones suben rápidamente hasta el límite para volver después a la posición cero.

Los diseñadores han otorgado al refinado habitáculo aún más sofisticación. En el volante, en la consola central y en el revestimiento de las puertas brillan ahora nuevas aplicaciones en diseño de aluminio; aros, marcos y franjas en negro brillante ponen el toque de elegancia. La moldura insertada en la tapa de la guantera se presenta ahora en aluminio cepillado gris. Para el interior, hay disponibles ahora tres colores nuevos: marrón nougat, gris titán y rojo granate. Por su parte, los tapizados de cuero han sido sometidos a imprimación a fin de reducir su calentamiento hasta 20 grados centígrados cuando se aparca el TT al sol.

Tanto el TT Coupé como el TT Roadster son deportivos con grandes aptitudes para el uso cotidiano. En el Coupé de 2 + 2 plazas puede abatirse el respaldo de la banqueta trasera en dos partes, de manera que el volumen del maletero, bajo su alargado portón, se incrementa de los 292 a los 700 litros de capacidad.

El Roadster, que posee un volumen de carga de 250 litros tanto con la capota abierta como cerrada, está disponible opcionalmente con un dispositivo para carga larga.

## El motor

Para el TT Coupé y el TT Roadster se puede elegir entre tres motores de cuatro cilindros con turbosobrealimentación e inyección directa de combustible. Las dos motorizaciones de gasolina TFSI y el motor TDI aúnan prestaciones deportivas con un nivel de eficiencia sin parangón: sus valores de consumo se han visto reducidos en hasta un 14%. Todos los propulsores se han combinado con un sistema de recuperación de energía capaz de recoger la energía generada en las fases de deceleración y marcha por inercia.

Nuevo en la gama es el 2.0 TFSI de 211 CV que viene a remplazar al 2.0 TFSI de 200 CV y al 3.2 FSI. Este motor de dos litros catapultará al Coupé con cambio manual en 6,1 segundos de los 0 a los 100 km/h y más allá, hasta alcanzar una velocidad punta de 245 km/h. Opcionalmente, Audi entrega el 2.0 TFSI con un cambio S tronic de seis velocidades y la tracción integral permanente quattro como sistema de transmisión. Con esta combinación, el salto estándar se resuelve en sólo 5,6 segundos.

El Audi valvelift system (AVS) a bordo del nuevo 2.0 TFSI aumenta la potencia, el par motor y la eficiencia. En el ciclo EU, el TT 2.0 TFSI con cambio manual apenas consume 6,6 litros de combustible a los 100 kilómetros. Sus emisiones de CO<sub>2</sub> no rebasan los 154 g/km, un valor ejemplar teniendo en cuenta que el mejor de sus competidores se encuentra en torno a los 199 g/km. En comparación con su motor predecesor, el ahorro es de 1,1 l/100 km.

Elegido cinco veces seguidas *Motor del año* por un jurado internacional de prensa especializada: el 2.0 TFSI ha nacido para triunfar. Su paquete técnico conjuga una extraordinaria potencia y una imponente fuerza de arrastre: sus 350 Nm de par están constantemente disponibles entre las 1.600 y las 4.200 rpm. Este motor de carrera larga, en el que dos árboles de equilibrado garantizan un gran refinamiento de marcha, ha sido intensamente optimizado hasta reducir la fricción al mínimo.

El Audi valvelift system regula la alzada de las válvulas de escape en dos fases según lo requieran las circunstancias. Ello reduce las pérdidas por una combustión incompleta del combustible y permite un flujo óptimo de los gases de escape en el turbocompresor, lo que a su vez permite restablecer el par motor con presteza. Al mismo tiempo, la combinación de turbocompresor e inyección directa reduce la tendencia al picado resultante de la misma y la temperatura de la cámara de combustión, permitiendo una elevada compresión de 9,6:1, que redonda en un mayor grado de rendimiento.

Junto con el 2.0 TFSI, la gama de motores del TT ofrece otros dos cuatro cilindros. El 1.8 TFSI, disponible con cambio manual de seis marchas y tracción delantera, genera 160 CV y 250 Nm, éstos últimos disponibles entre las 1.500 y las 4.500 rpm; es capaz de acelerar al Coupé en 7,2 segundos de los 0 a los 100 km/h y catapultarlo hasta los 226 km/h. De media sólo consume 6,4 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO<sub>2</sub> de apenas 149 g/km.

El TT 2.0 TDI sigue siendo el único deportivo con motor Diesel en su ámbito de competencia: su eficiencia marca la pauta con soberanía. En el TT Coupé se conforma con 5,3 litros de combustible a los 100 km, lo que resulta en unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 139 g/km. Con 170 CV de potencia y 350 Nm de par disponibles entre las 1.750 y las 2.500 rpm, el salto estándar queda resuelto en 7,5 segundos y la propulsión no para hasta alcanzar los 226 km/h. Este TDI de dos litros se combina con caja de cambios manual y tracción quattro.

De la transmisión de la fuerza se encarga en todas las motorizaciones un cambio manual de seis marchas y manejo especialmente preciso. Opcionalmente para el nuevo 2.0 TFSI, Audi ofrece un S tronic de doble embrague capaz de cambiar entre sus seis velocidades prácticamente sin interrupción de la fuerza motriz. Esta caja de cambios de alta tecnología engrana las marchas con extrema rapidez y confort, dependiendo de los deseos del conductor, en un modo completamente automático o manual, controlable opcionalmente a través de levas de cambio integradas en el volante.

La tracción integral permanente quattro está disponible opcionalmente para el 2.0 TFSI con S tronic; en el 2.0 TDI viene equipada de serie. El embrague multidisco de accionamiento hidráulico y control electrónico se ha montado en el eje trasero en aras de una mejor repartición del peso. En condiciones de marcha normales envía las fuerzas del motor principalmente a las ruedas delanteras, sin embargo, en caso necesario, es capaz de redirigirlas al 100% al eje trasero en un espacio de tiempo extremadamente corto. La tracción quattro conlleva un gran extra en seguridad, tracción y placer de conducción, y es otra de las características que destacan al Audi TT dentro de su clase.

### **El tren de rodaje**

La suspensión delantera corresponde a una construcción de tipo McPherson; componentes de aluminio mantienen a raya el peso de las masas no suspendidas. Por su parte, la servodirección tiene una respuesta directa, precisa y, gracias a su accionamiento electromecánico, altamente eficiente. En el eje trasero de cuatro brazos, los brazos longitudinales presentan un reglaje relativamente suave en beneficio del confort. Los tres brazos transversales de cada rueda, por el contrario, presentan una unión rígida para poder dirigir las fuerzas laterales a la carrocería con precisión.

Si el cliente lo desea, Audi ofrece el sistema de amortiguación Audi magnetic ride de regulación electrónica para todas las variantes del TT: uno más de los rasgos de tecnología punta que confiere a este deportivo compacto una posición de excepción. Por los amortiguadores circula un fluido que contiene minúsculas partículas magnéticas. Cuando se aplica un voltaje al campo magnético se altera el comportamiento de las partículas y con ello las características de amortiguación del fluido. Un ordenador alimentado por un sistema de sensores se encarga de regular la amortiguación adaptativa.

El conductor puede por tanto elegir entre dos campos característicos básicos, que ahora se diferencian todavía más entre sí. En el modo *Normal*, el TT Coupé y el TT Roadster se deslizan equilibradamente, con agilidad y confort a la par. En el modo de funcionamiento *Sport*, elevadas fuerzas de amortiguación limitan el movimiento de balanceo en gran medida. El TT se adhiere con rigidez al asfalto con un reglaje más que dinámico.

Junto con Audi magnetic ride existe otra opción disponible: el botón *Sport*. Con éste, el conductor puede variar en dos niveles la línea característica del pedal del acelerador (con cambio manual), la respuesta de la servodirección, y la sonoridad del motor.

La oferta de ruedas también se presenta ampliada y engloba ahora 14 variantes. El TT 1.8 TFSI y el 2.0 TDI calzan llantas de aluminio de 16 pulgadas ( neumáticos 225/55), siendo de 17 en el 2.0 TFSI, con neumáticos en formato 245/45 de serie. En la gama de ruedas de invierno se da a elegir entre tres tamaños, mientras que en las de verano la oferta llega hasta el formato 9 J x 19 con neumáticos 255/35. Tras las enormes ruedas descansan poderosos discos de freno de gran diámetro, autoventilados en el caso de los delanteros.

### **El equipamiento**

Todas las variantes del TT Coupé y el TT Roadster vienen generosamente equipadas de serie. Especialmente destacables son el sistema de audio chorus, el sistema de información al conductor y el climatizador automático. Asimismo, se ofrecen dos sistemas de navegación, una preinstalación universal para móviles y un resonante sistema de sonido Bose Surround; por su parte, los faros opcionales xenón plus pueden combinarse con el sistema de iluminación en curva.

En el TT se equipa de serie un ordenador de a bordo con programa de eficiencia. En un monitor central se muestran todos los datos importantes sobre el consumo y se le muestran al conductor consejos para una conducción eficiente. El indicador de cambio de marcha indica la marcha óptima a engranar en cada momento. Otra función es la de informar sobre qué sistemas del vehículo, como por ejemplo el climatizador, están consumiendo energía y cuál es su repercusión en el consumo de combustible.

El ámbito Colour & Trim, con su amplia selección de colores y materiales, hará las delicias de quienes aman lo extraordinario. Comienza con los tapizados de cuero opcionales e incluye cuatro paquetes de cuero, un paquete de inserciones y dos paquetes diferentes S line.

El paquete exterior S line se concentra en ciertas modificaciones del diseño en torno al parachoques, las entradas de aire y el difusor.

El paquete deportivo S line presenta el habitáculo en negro con numerosos y refinados detalles, por ejemplo, en el volante, en la tapicería de los asientos y en las inserciones. Las llantas de 18 pulgadas y la altura de la carrocería, que se ha rebajado 10 mm, resultan en un manejo aún más dinámico.

Los nuevos TT Coupé y TT Roadster llegarán al mercado en verano, mes de julio. Sus precios difieren mínimamente: el 1.8 TFSI estará disponible desde unos 32.000 euros.

### **El Audi TTS y el Audi TT RS**

El Audi TTS, tanto en versión Coupé como Roadster, conjuga una deportividad fascinante con un confort muy meditado. Su TFSI de dos litros, con su gran turbocompresor y muchas otras modificaciones, genera 272 CV y 350 Nm de par, disponibles entre las 2.500 y las 5.000 rpm. Este motor es capaz de acelerar al TTS Coupé, con el S tronic opcional de seis velocidades, de los 0 a los 100 km/h en 5,2 segundos, y más allá hasta una velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h. Con el S tronic, el Coupé apenas consume 7,7 litros de media a los 100 km.

El TTS monta de serie el sistema de amortiguación adaptativo Audi magnetic ride, el botón *Sport* y un sistema de frenos de alto rendimiento. Su diseño es reconocible, entre otros, por sus llantas de 18 pulgadas con neumáticos en tamaño 245/40 y una nueva parrilla en combinación con las entradas de aire cromadas. Para el interior se ofrece la nueva combinación cromática plata espectro/negro.

La dinámica punta de lanza de la gama TT es indudablemente el TT RS, igualmente disponible en las versiones Coupé y Roadster. Su motor de cinco cilindros en línea, sobrealimentado y con una cilindrada de 2,5 litros, extrae una potencia de 340 CV y un par de 450 Nm, disponibles entre las 1.600 y las 5.300 rpm. Su consumo medio, sin embargo, es de sólo 9,2 litros de combustible a los 100 km.

4,6 segundos le bastan al TT RS Coupé para alcanzar los 100 km/h con salida parada; a petición, quattro GmbH puede ampliar el límite de velocidad de los 250 a los 280 km/h. Una válvula de sonido integrada en el sistema de escape intensifica el rugido del cinco cilindros todavía más. De la transmisión de la fuerza a la tracción integral permanente quattro se encarga actualmente un cambio manual de seis marchas y escalonamiento deportivo. A partir del próximo otoño, Audi también ofrecerá opcionalmente el S tronic para el TT RS: se trata de una nueva variante capaz de procesar el inmenso par motor de este hercúleo cinco cilindros. El cambio de doble embrague cuenta con siete relaciones y, gracias a su compacto diseño, es especialmente apto para el montaje transversal en combinación con la tracción quattro.

Al TT RS Coupé con S tronic le bastan 4,4 segundos para catapultarse de los 0 a los 100 km/h; en el caso del Roadster, el salto estándar apenas dura 0,1 segundos más, sólo un pestañeo menos que con el cambio manual. Múltiples y destacados detalles de diseño, así como las llantas de 18 pulgadas y el poderoso circuito de frenos son serie en el TT RS.