

Mayo de 2010

Audi TT: Dinámico, ligero y altamente eficiente

Sumario	2
Resumen	9
Información detallada – El diseño exterior	11
La carrocería	14
El interior	16
Los motores	19
La transmisión de fuerza	23
El tren de rodaje	24
El equipamiento	27
El Audi TTS	28
El Audi TT RS	29

Anexo: datos técnicos

Los equipamientos y características mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.

Sumario

La viva imagen de un deportivo – el Audi TT

Dinámico diseño, fascinantes prestaciones y ejemplar eficiencia: el TT, tanto en versión Coupé como Roadster, es la viva imagen de un deportivo. Ahora, Audi dota a esta gama de compactos de un mayor atractivo. Las ligeras carrocerías, fabricadas en su mayor parte de aluminio, y el interior presentan un diseño perfeccionado hasta en el más mínimo detalle. La oferta de motores incluye ahora también un potente cuatro cilindros de extrema eficiencia: el 2.0 TFSI rinde 211 CV (155 KW) de potencia, y montado en el TT Coupé se conforma con un consumo medio de 6,6 litros de combustible a los 100 km.

Tanto el TT Coupé como el TT Roadster provocan fascinación ya a simple vista gracias a su dinámica apariencia y a un diseño que es ahora mucho más expresivo. El robusto parachoques delantero integra entradas de aire más grandes con plásticos bordes; los faros antiniebla, por su parte, vienen enmarcados en anillos cromados. También presentan un nuevo diseño la rejilla de la parrilla Singleframe, de color negro brillante, y los faros opcionales xenón plus, en cuya base, doce diodos luminosos blancos y dispuestos en línea recta dibujan la luz diurna.

En la zaga, los grandes tubos finales del sistema de escape (dobles en el caso de 2.0 TFSI) y el difusor de mayor tamaño en color negro mate aportan un toque más de distinción. Las modificaciones han incrementado en casi dos centímetros la longitud tanto del Coupé como del Roadster, que pasan a medir 4.187 milímetros. 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.

Un factor clave para la revolucionaria eficiencia 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 ha utilizado aluminio ligero, mientras que en la parte trasera se emplea chapa de acero. Esta combinación permite un reparto muy preciso de los pesos sobre los ejes, al tiempo que mantiene el peso total del vehículo extremadamente bajo.

La carrocería del Coupé pesa únicamente 206 kg, distribuidos entre 140 kg de aluminio y 66 kg de acero. El TT 1.8 TFSI apenas pesa 1.240 kg, lo que supone más de 100 kg menos que sus competidores.

La clásica capota de lona del TT Roadster complementa a la perfección la filosofía de construcción ligera de Audi. Contribuye a mantener bajo el centro de gravedad del vehículo, se integra 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 se utiliza un cierre central para abrirlo y cerrarlo. En la modalidad completamente automática, disponible como opcional para la motorización 1.8 TFSI, siendo de serie en el resto, la capota integra un accionamiento electrohidráulico que la abre en sólo 12 segundos, incluso en marcha siempre que la velocidad del vehículo no supere los 50 km/h.

El interior del TT sorprende por su deportivo corte, su dinámica elegancia y por una calidad de acabado que no entiende de limitaciones; los diseñadores lo han dotado ahora de un mayor atractivo. Las nuevas inserciones en diseño de aluminio y los aros, marcos y resaltes en negro brillante aportan el toque de elegancia; la moldura insertada en la tapa de la guantera se presenta en aluminio cepillado gris. Son tres los colores disponibles para el interior. 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.

Los motores

Audi ofrece tanto el TT Coupé como el TT Roadster en combinación con 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 combinan con un sistema de recuperación de energía capaz de almacenar la energía generada en las fases de deceleración y marcha por inercia.

Como novedad en la gama TT se presenta el 2.0 TFSI con 211 CV (155 KW) de potencia y 350 Nm de par motor, disponibles estos últimos entre las 1.600 y las 4.200 rpm. El dos litros con sistema de sobrealimentación acelera al Coupé equipado con cambio manual de los 0 a los 100 km/h en 6,1 segundos, y le permite alcanzar una velocidad punta de 245 km/h. Opcionalmente, Audi combina el nuevo 2.0 TFSI con el cambio S tronic de seis velocidades y la tracción integral permanente quattro. Con esta combinación la aceleración estándar se realiza en sólo 5,6 segundos.

El Audi valvelift system AVS que monta el nuevo 2.0 TFSI varía la alzada de las válvulas de escape en dos niveles, con lo que 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 CO₂ se limitan a 154 g/km. En comparación con el motor predecesor, el ahorro es de 1,1 l/100 km.

Junto con el nuevo 2.0 TFSI, la gama de motores del TT incluye otros dos motores de cuatro cilindros. El 1.8 TFSI, disponible en combinación con cambio manual de seis marchas y tracción delantera, genera 160 CV (118 KW) 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 CO₂ de apenas 149 g/km.

El TT 2.0 TDI marca una nueva pauta en cuanto a eficiencia. El TT Coupé se conforma de media con sólo 5,3 litros de combustible a los 100 km, lo que resulta en unas emisiones de CO₂ de 139 g/km. Con 170 CV (125 KW) de potencia y 350 Nm de par disponibles entre las 1.750 y las 2.500 rpm, la aceleración estándar queda resuelta en 7,5 segundos y la fuerza de empuje no cesa 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. Para el nuevo 2.0 TFSI Audi ofrece con carácter opcional el S tronic, capaz de cambiar entre sus seis marchas a una velocidad vertiginosa y sin interrupción perceptible de la fuerza motriz. Esta caja de cambios de alta tecnología actúa, en función de los deseos del conductor, en un modo automático o en un modo 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 se monta de serie. Su embregue multidisco de accionamiento hidráulico integra un control electrónico. 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 eje trasero en un espacio de tiempo extremadamente corto.

El tren de rodaje

La suspensión delantera del TT corresponde a una construcción de tipo McPherson; los 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. Un ordenador gestiona la amortiguación adaptativa. Los dos campos básicos de características se diferencian ahora aún más entre sí. En el modo *normal*, tanto el TT Coupé como el TT Roadster se comportan de forma ágil y confortable a la par; en el modo *sport* las elevadas fuerzas de amortiguación reprimen en gran medida los movimientos de la carrocería. Además del Audi magnetic ride se ofrece otra opción, el botón *Sport*, que permite 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 calza llantas de aluminio de 16 pulgadas y neumáticos en formato 225/55 pero el 2.0 TFSI lo hace con unas llantas de aluminio de 17 pulgadas y neumáticos en formato 245/45 de serie. En cuanto a las ruedas de verano, la oferta abarca hasta el formato 9J x 19 con neumáticos de tamaño 255/35.

El equipamiento

Todas las variantes del TT Coupé y del TT Roadster presumen de un generoso equipamiento de serie. Especialmente destacables son el sistema de audio chorus, el sistema de información al conductor y el climatizador automático. A esto hay que añadir, como opcionales, dos sistemas de navegación, una

preinstalación universal de teléfono móvil y el sistema de sonido Bose Surround Sound.

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, así como consejos para una conducción eficiente. El indicador de cambio de marcha indica la marcha óptima a engranar en cada momento.

Otra de las funciones indica a cuánto asciende el consumo de energía de los diferentes sistemas del vehículo y cómo influye 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 tres paquetes de cuero, un paquete de inserciones y dos paquetes S line (el paquete exterior S line y el paquete deportivo S line). Los nuevos TT Coupé y TT Roadster llegarán al mercado alemán en verano. El 1.8 TFSI estará disponible a partir de 31.980 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 sorprendente. Su motor TFSI de dos litros envía 272 CV (200 KW) y 350 Nm, disponibles estos últimos entre las 2.500 y las 5.000 rpm, a la tracción quattro. Acelera al TTS Coupé, equipado 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 de 250 km/h. Con el S tronic, el consumo medio del Coupé asciende a sólo 7,7 litros a los 100 km.

El TTS monta de serie el sistema de amortiguación adaptativa Audi magnetic ride, el botón *Sport* y un sistema de frenos especialmente potente. Visualmente se da a conocer por sus ruedas de 18 pulgadas, una nueva parrilla y entradas de aire cromadas, entre otros elementos.

La 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 con sistema de sobrealimentación y 2,5 litros de cilindrada rinde 340 CV (250 KW) de potencia y desarrolla un par motor de 450 Nm entre 1.600 y 5.300 rpm. Sin embargo, este motor se conforma de media con sólo 9,2 litros de combustible a los 100 km. Una válvula de sonido integrada en el sistema de escape intensifica aún más su ronco sonido. 4,6 segundos le bastan al TT RS Coupé para alcanzar los 100 km/h con salida parada; a petición del cliente, quattro GmbH puede ampliar el límite de velocidad de los 250 a los 280 km/h. Como es natural, la tracción integral permanente quattro pertenece al equipamiento de serie del TT RS.

Junto al cambio manual de seis marchas, a partir de otoño se podrá optar también para el TT RS por el S tronic, en una versión más potente de siete velocidades. Con esta caja de cambios de alta tecnología, el Coupé se catapultará en 4,4 segundos de 0 a 100 km/h. El TT RS incorpora de serie llamativos detalles de diseño, ruedas de 18 pulgadas y un sistema de frenos de alto rendimiento.

Resumen

El nuevo Audi TT

Motor

- Tres motores de cuatro cilindros con potencias que van de los 160 CV (118 KW) a los 211 CV (155 KW)
- Nuevo 2.0 TFSI con Audi valvelift system, consumo de sólo 6,6 litros a los 100 km
- 2.0 TDI de 170 CV (125 KW), consumo de sólo 5,3 litros a los 100 km

Transmisión de fuerza

- Cambio de doble embrague S tronic de seis velocidades disponible para el 2.0 TFSI
- Tracción quattro para el 2.0 TFSI con S tronic como opcional, de serie para el 2.0 TDI

Tren de rodaje

- Sofisticadas suspensiones de las ruedas con muchos componentes de aluminio
- Servodirección electromecánica de respuesta sensible y funcionamiento eficiente
- Sistema de amortiguación adaptativa Audi magnetic ride para todas las versiones como opcional

Carrocería

- Poderoso diseño con nuevos acentos, parachoques delantero dinámico, parrilla Singleframe modificada y nuevos faros xenón plus
- Carrocería en construcción Audi Space Frame (ASF), parte delantera de aluminio, parte trasera de acero
- Peso de la carrocería del TT Coupé de sólo 206 kg
- Ligera capota de lona para el TT Roadster, disponible en dos variantes

Interior y manejo

- Interior de una gran calidad y deportividad con nuevos detalles y colores
- Paquete exterior S line y paquete deportivo S line disponibles como opcional
- Tecla *Sport* opcional en combinación con Audi magnetic ride

- Amplio equipamiento de serie, numerosos equipamientos opcionales de alta tecnología
- Sistema de información al conductor con programa de eficiencia de serie
- Precio básico del TT Coupé 1.8 TFSI de sólo 30.200 euros

Audi TT y TT RS

- TTS con motor turbo de cuatro cilindros y dos litros, potencia de 272 CV (200 KW)
- TT RS con motor turbo de cinco cilindros, 340 CV (250 KW), 0 – 100 km/h en 4,4 segundos
- S tronic de nuevo desarrollo con siete velocidades disponible próximamente como opcional para el TT RS
- Ruedas de 18 pulgadas para ambas versiones, TT RS con sistema de frenos de alto rendimiento

Información detallada

El Audi TT: dinámico, ligero y altamente eficiente

Revolucionaria eficiencia, reducido peso, llamativo diseño y dinámicas prestaciones: los compactos deportivos de Audi, el TT Coupé y el TT Roadster, son ahora aún más atractivos. El diseño de sus carrocerías, fabricadas en su mayor parte de aluminio, y el interior se presentan perfeccionados en numerosos detalles. El nuevo 2.0 TFSI rinde 211 CV (155 KW) de potencia, y montado en el TT Coupé se conforma con un consumo medio de 6,6 litros de combustible a los 100 km.

El diseño exterior

Con su trazado de líneas innovador y homogéneo, el TT de primera generación supuso toda una sensación óptica. El Coupé y el Roadster de la segunda generación también se impusieron como iconos de diseño, tal y como lo demuestran algunos de los galardones concedidos, como el *Auto Bild Design Award 2006* o el *World Design Car of the Year 2007*. Con una estructura básica robusta y ancha y una línea de cintura muy marcada, los dos deportivos compactos imponen por su masculino trazado de líneas. Su imagen se ha vuelto ahora mucho más expresiva.

El cuerpo de chapa, que supone dos tercios de la altura del vehículo, se muestra majestuoso sobre el asfalto; los pasos de rueda albergan grandes ruedas de nuevo estilo. Las formas arqueadas cóncavas y convexas de sus superficies y la plana línea del techo en el Coupé acentúan el carácter de una escultura atlética que parece ansiosa por desplazarse hacia delante. La línea que se extiende por debajo del contorno de cintura, denominada en Audi "tornado", y la línea dinámica que asciende por encima de las taloneras, estiran desde el punto de vista óptico el cuerpo de la carrocería. Por encima de la rueda trasera derecha se encuentra la legendaria tapa del depósito fabricada en aluminio.

El rostro del TT ha ganado en carácter. Del frontal llama la atención especialmente su recio parachoques, que integra las entradas de aire, de mayor tamaño y con bordes muy plásticos, afilados y protuberantes; los faros antiniebla, por su parte, vienen enmarcados en anillos cromados. También presenta un nuevo diseño la rejilla de la parrilla Singleframe, pintada en negro brillante.

Los faros, ligeramente inclinados y de corte afilado, otorgan al TT una mirada autoritaria. Los contornos en forma de ala ubicados en su interior, denominados *wings*, realzan el efecto tridimensional. Los faros xenón plus, disponibles como opcional, presentan un nuevo diseño; en su base, doce diodos luminosos blancos y dispuestos en línea recta dibujan la luz diurna. A petición del cliente Audi monta también el sistema adaptive light con iluminación dinámica en curva y el asistente para las luces de carretera, que conmuta entre las luces de carretera y las luces de cruce.

En la zaga del TT, 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 de mayor tamaño en color negro mate aportan un toque más de distinción. El *spoiler* se ha integrado discretamente en el contorno del portón del maletero. Se despliega por sí solo al alcanzar los 120 km/h y se retrae de nuevo cuando la velocidad desciende por debajo de los 80 km/h. Además, el conductor puede activarlo en cualquier momento por medio de un interruptor.

Perfecta optimización: el paso del aire

El coeficiente aerodinámico de la versión básica del Audi TT Coupé se sitúa en sólo 0,30; el del Roadster es de 0,32. Gracias al aislamiento del vano motor y al método de construcción en aluminio de la carrocería, los bajos del vehículo presentan un diseño casi completamente plano, que mejora el paso del aire. Ambas versiones de carrocería han aumentado su longitud 9 milímetros, situándose ahora en 4.187 milímetros. 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 metalizados, denominados Azul Scuba, Gris Oolong, Rojo Volcán y Gris Dakota. Estos se suman a los ya conocidos Negro Brillante, Blanco Ibis, Naranja Magma, Plata Hielo metalizado, Plata Sahara metalizado y Negro Phantom efecto perla. En combinación con el paquete deportivo S line se ofrecen además los colores Rojo Misano efecto perla y Gris Daytona efecto perla.

El paquete exterior S line trae consigo modificaciones del diseño en la zona del parachoques delantero, las entradas de aire, la parrilla Singleframe y las taloneras. El borde bifurcador del *spoiler* delantero y el embellecedor del difusor en diseño de rombos se han pintado en gris platino, los tubos finales del sistema de escape incorporan embellecedores cromados y las aletas delanteras están decoradas con inscripciones S line.

Ligera y elegante: la capota del TT Roadster

Como todo Audi descapotable, el TT Roadster monta también una ligera capota de lona. Armoniza a la perfección con el concepto Roadster de la conducción a cielo abierto, y en comparación con un techo rígido plegable fabricado en acero aporta un gran número de ventajas prácticas.

Con sus refuerzos fabricados con componentes de aluminio y acero ligero, el techo de lona, disponible en negro, gris oscuro y beige y con una gran luneta de cristal integrada, reduce tanto el peso total del vehículo como su centro de gravedad. Se fusiona con armonía en la línea de diseño y una vez plegado ocupa muy poco espacio; le basta un compartimento plano ubicado entre la pared divisoria y el portón trasero. Gracias a su pliegue en forma de Z, la parte delantera de la capota queda encima de la tela y a ras de la carrocería, como si de una cubierta se tratara.

En el nuevo TT Roadster la capota incluye opcionalmente para el motor 1.8 TFSI un accionamiento electrohidráulico, siendo de serie para el resto de la gama. Con sólo pulsar un botón se abre en 12 segundos, incluso en marcha siempre que no se superen los 50 km/h. A diferencia de la versión manual, la capota completamente automática, que funciona con un cierre central, incorpora un revestimiento interior adicional de color negro. Entre este revestimiento y la parte exterior encontramos una cubierta acústica, que mejora el ya de por sí buen aislamiento acústico y térmico.

Ambas versiones de capota pueden combinarse opcionalmente con un cortavientos de rejilla que se despliega y se recoge eléctricamente (de serie en los TT 2.0 TDI y 2.0 TFSI). Este elemento reduce las corrientes de aire y los remolinos en la zona de los pasajeros.

La carrocería

La carrocería del TT se fabrica en la planta de Ingolstadt conforme al principio ASF en una innovadora construcción híbrida de aluminio y acero. Las siglas ASF responden al tipo de construcción Audi Space Frame, la revolucionaria tecnología de aluminio que la marca de los cuatro aros desarrollara a principios de los años 90. El montaje final del TT se lleva a cabo en la planta húngara de Győr, y su transporte, en beneficio de un uso más eficaz de los recursos, se realiza por ferrocarril.

El esqueleto de las carrocerías del TT se compone de perfiles extrusionados de aluminio y piezas de fundición; en esta estructura, las planchas de aluminio se han unido por adherencia y de forma coportante. Los distintos componentes de la carrocería poseen formas y secciones muy distintas; al igual que los huesos en el esqueleto humano, aúnan la máxima funcionalidad con el menor peso posible.

Con la construcción híbrida Audi vuelve a marcar una nueva pauta. El armazón anterior, el piso y la estructura de la carrocería del TT se han fabricado en aluminio, mientras que las puertas y el portón trasero se componen de acero embutido. En el Roadster, la parte trasera del piso, el cierre de la trasera y la pared divisoria se han fabricado en acero de alta resistencia. Con esta distribución de materiales se consigue un equilibrado reparto de las cargas sobre los ejes, y con ello una maniobrabilidad muy dinámica.

Hasta 90 kg menos: la inversión de la espiral de incremento de peso

En la citada combinación de materiales predomina el aluminio, constituyendo un 68% del peso total en el Coupé y un 58% en el Roadster. La carrocería del Coupé pesa 206 kg, distribuidos entre 140 kg de aluminio y 66 kg de acero; la del Roadster pesa 251 kg. Si la construcción se hubiera realizado completamente en acero, ambas carrocerías pesarían un 45% más, es decir, unos 100 kg más. En comparación con la primera generación con carrocería de chapa de acero, el peso en vacío del TT se ha reducido entre 20 y 90 kg, en función de la versión; Audi ha conseguido invertir la espiral de incremento de peso.

Concretamente, los componentes de aluminio del Coupé dividen su peso en 63 kg de chapas, 45 kg de piezas de fundición y 32 kg de perfiles extrusionados. Las piezas de fundición se utilizan sobre todo en aquellas zonas que tienen que absorber localmente fuerzas elevadas y donde se requiere la multifuncionalidad. El nudo de los montantes A, por ejemplo, une entre sí el larguero, la talonera, el travesaño portacristal y el montante A con una geometría extremadamente precisa y un perfecto aprovechamiento del espacio.

El punto fuerte de los perfiles extrusionados es la flexibilidad en cuanto a su distribución. Las taloneras del Coupé y del Roadster son exteriormente idénticas, aunque en su interior presentan una estructura nervada muy diferente. Este aspecto es decisivo para su rigidez, que es mayor en el Roadster que en el Coupé. Los perfiles del TT se componen de ultramodernas aleaciones desarrolladas por Audi, que contribuyen a aumentar la rigidez y a reducir el peso de manera notable.

El reducido peso de la carrocería es un factor clave para conseguir el alto dinamismo y la ejemplar eficiencia. El TT 1.8 TFSI pesa únicamente 1.240 kg, lo que supone más de 100 kg menos que sus rivales más importantes. La tecnología ASF ha demostrado ser la solución ideal para un deportivo también en lo que respecta al resto de criterios. En comparación con el TT de primera generación, la rigidez torsional estática ha aumentado aprox. un 50% en el Coupé y un 100% en el Roadster. Esta cualidad constituye la base para conseguir una maniobrabilidad precisa y dinámica, al tiempo que proporciona un elevado confort vibratorio a bordo.

En cuanto a la seguridad ante impactos, el TT tampoco se atiene a compromisos. Los largueros en el armazón anterior están compuestos de perfiles extrusionados y de piezas de fundición de alta resistencia en las zonas de transición al habitáculo. En la zaga, una serie de soportes de gran volumen protegen el habitáculo. En el caso de producirse una colisión lateral, los perfiles de aluminio de alta resistencia ubicados en las puertas contrarrestan enérgicamente la fuerza procedente del vehículo contrario, al tiempo que los perfiles extrusionados dispuestos transversalmente refuerzan el piso del habitáculo. El resistente marco del techo ofrece protección en caso de volcar el vehículo; el Roadster integra además tubos de alta resistencia en el marco del parabrisas y dos arcos de protección antivuelco.

El interior

El dinámico trazado de líneas del diseño exterior se ha trasladado también al interior del TT. Como si de un traje a medida se tratara, el *cockpit* ha sido perfectamente adaptado al conductor, mientras que la consola central se encuentra ligeramente inclinada hacia a él. El diseño del corto pomo de la palanca de cambio, de los difusores de aire redondos y del botón giratorio del climatizador automático siguen la tradición TT.

El cuadro de instrumentos está ubicado debajo de una cubierta en forma de cúpula, que opcionalmente puede revestirse en cuero. Elementos típicos del TT son también las escalas del indicador de velocidad y del cuentarrevoluciones, sumergidas en sendos tubos, que se ven complementadas con un indicador digital de la velocidad en la pantalla del sistema de información al conductor. Al conectar el encendido las agujas se desplazan brevemente hasta la posición superior y a continuación vuelven a retroceder. La ergonomía es evidente y el acabado estrictamente preciso: como siempre en Audi.

El volante deportivo de cuero en diseño de tres radios es ajustable tanto en altura como en profundidad, con lo que siempre se encuentra la posición perfecta. Su imponente corona, revestida con cuero napa de alta calidad, está achatada en la parte inferior. El equipamiento incluye un volante deportivo multifuncional con teclas para el manejo de la radio y el teléfono (opcional en el TT 1.8 TFSI), que en las versiones TT equipadas con cambio S tronic incorpora además dos levas de cambio.

Los asientos deportivos para conductor y acompañante posibilitan una posición más baja y deportiva y garantizan un gran confort y una segura sujeción lateral. Como opcional puede solicitarse un apoyo lumbar de cuatro vías, ajuste eléctrico y calefacción de asiento. El programa Audi exclusive de la filial quattro GmbH también pone a disposición del cliente exclusivos asientos anatómicos de regulación manual con tapizados en cuero napa fina de color negro.

Una serie de exquisitos detalles aportan al interior un toque adicional de distinción. En el volante, en la consola central y en el revestimiento de las puertas brillan ahora aplicaciones en diseño de aluminio; aros, marcos y resaltes en negro brillante, por ejemplo en los difusores de aire, marcan carácter. La moldura insertada en la tapa de la guantera se presenta ahora en aluminio cepillado gris.

A los colores ya disponibles para el interior (negro, marrón Madras, rojo magma y beige Luxor) se suman ahora otros tres tonos nuevos: marrón nougat, gris titanio y rojo granate.

Por su parte, los tapizados de cuero tanto del Roadster como del Coupé pueden someterse a una imprimación especial a fin de reducir su calentamiento hasta 20 grados centígrados cuando se aparca el vehículo al sol.

Las motorizaciones básicas equipan de serie tapizados de tela. Para la personalización del vehículo, Audi ofrece los equipamientos de cuero Valetta, napa fina, cuero/Alcantara e Impuls. El tapizado Impuls, disponible en negro o marrón Madras, integra gruesas y llamativas costuras en color contrastado. Un tapizado muy parecido adquirió el estatus de culto en el TT Roadster de primera generación.

Para individualistas: fantásticas ideas de estilo

Aquellos clientes con un carácter más individualista encontrarán en el ámbito Colour & Trim una amplia selección de colores y materiales. Ofrece tres paquetes de cuero, uno de ellos con detalles en color, y un paquete de inserciones. En éste último, algunos componentes como las inserciones decorativas del túnel central se realizan en aluminio, y los pedales incorporan apoyos de acero inoxidable.

El paquete deportivo S line, por el contrario, sumerge al interior en una deportiva atmósfera de color negro. Las molduras de acceso incorporan inscripciones S line y los tapizados de los asientos deportivos presentan costuras de color gris. También encontramos detalles especiales en el volante, en la palanca de cambio (en combinación con cambio manual con recorridos más cortos) y en las alfombrillas. Muchos elementos de mando, desde los pedales hasta los radios del volante pasando por los conmutadores de la luz, integran piezas decorativas en diseño de aluminio. Las llantas de aleación ligera de 18 pulgadas y la altura de la carrocería, que se ha rebajado 10 mm, proporcionan una maniobrabilidad aún más dinámica.

El equipamiento de serie incluye en el interior del TT dos compartimentos portaobjetos en las puertas y dos portabebidas. El paquete portaobjetos, que incluye varias redes y compartimentos, pertenece está disponible como opcional. Aquellos clientes del Roadster con un estilo de vida deportivo pueden optar además por una apertura de carga con saco para esquís extraíble en la pared divisoria.

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 los asientos traseros en dos partes, de manera que el volumen del maletero, bajo su alargado portón, se incrementa de los 290 a los 700 litros de capacidad.

El maletero del Roadster ofrece, tanto con la capota abierta como cerrada, un volumen de 250 litros. Estos valores son idénticos en las versiones con tracción delantera y en las versiones con tracción quattro.

Los motores

Audi ofrece para el TT Coupé y para el TT Roadster 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%. Los tres motores se combinan con un sistema de recuperación de energía capaz de almacenar provisionalmente en la batería la energía recuperada en las fases de deceleración y marcha por inercia.

Los motores TFSI

La novedad en la oferta de motores de la gama TT es el 2.0 TFSI de 211 CV (155 KW), que sustituye al 2.0 TFSI de 200 CV (147 KW) y al V6 de 3,2 litros. El cuatro cilindros turbo con sistema de sobrealimentación, en el que el Audi valvelift system (AVS) varía la alzada de las válvulas de escape, genera 350 Nm de par entre las 1.600 y las 4.200 rpm. Acelera 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. Como opcional Audi ofrece el S tronic de seis velocidades y la tracción integral permanente quattro como transmisión de fuerza para este motor; con esta combinación la aceleración de 0 a 100 km/h se realiza en apenas 5,6 segundos.

En el ciclo EU, el TT 2.0 TFSI con cambio manual apenas consume 6,6 litros de combustible a los 100 kilómetros. Las emisiones de CO₂ ascienden a 154 g/km. En comparación con el motor predecesor, que desde el año 2005 fue elegido *Motor del año* en varias ocasiones consecutivas por un jurado internacional compuesto por periodistas especializados, se aprecia una mejora de 1,1 litros a los 100 km, lo que equivale a un 14%.

El 2.0 TFSI pertenece a la serie 888 de Audi, y es todo un ejemplo de la filosofía de *downsizing*, es decir, la sustitución de cilindrada por sobrealimentación. El carácter del cigüeñal de este motor de carrera larga, con una cilindrada de 1.984 cc, se ha fabricado en fundición gris, caracterizada por sus buenas propiedades de amortiguación acústica, y sólo pesa 33 kilogramos.

Su rígida estructura básica contribuye a eliminar los zumbidos y las vibraciones. Dos árboles de equilibrado giran en sentido opuesto con el objetivo de anular las fuerzas de inercia libres de segundo orden.

La cadena dentada que impulsa los árboles de equilibrado ha sido optimizada en beneficio de un funcionamiento más silencioso. Otra cadena dentada acciona la bomba de aceite, que gracias a su regulación por caudal volumétrico y a su presión regulada en dos niveles, ahorra unos 0,2 litros de combustible a los 100 km. Una tercera cadena dentada acciona los dos árboles de levas; el árbol de levas de admisión permite un decalaje continuo de 60° con respecto al cigüeñal, y su variador reacciona de forma especialmente espontánea.

La inyección directa de gasolina desarrollada por Audi armoniza perfectamente con la sobrealimentación turbo, ya que la evaporación del combustible, sometido a una intensa turbulencia, enfría las cámaras de combustión. Se consigue así una compresión de 9,6:1, relación ésta que contribuye a aumentar la eficiencia. La presión de inyección en el sistema common rail es de 150 bares; los inyectores de seis orificios distribuyen el combustible con precisión en la cámara de combustión.

Del llenado de los cilindros se encarga un turbocompresor refrigerado por agua; una rueda de turbina optimizada mejora la respuesta en la gama de regímenes bajos. El radiador del aire de sobrealimentación también alcanza un elevado rendimiento a pesar de su reducido peso y sus compactas dimensiones. En el sistema de admisión, una válvula para el movimiento de la carga genera turbulencias con el objetivo de garantizar la máxima calidad en la formación homogénea de la mezcla.

Audi valvelift system: reducción de las pérdidas por una combustión incompleta del combustible

El Audi valvelift system incrementa aún más la potencia, el par motor y la eficiencia, variando la alzada de las válvulas de escape en dos niveles en función de la carga y del régimen. De este modo se reducen las pérdidas por una combustión incompleta del combustible y se consigue un flujo óptimo de los gases de escape en el turbocompresor. La construcción con los denominados elementos portalevas (casquillos desplazables electromagnéticamente sobre el árbol de levas) es compacta y ligera.

Además del nuevo 2.0 TFSI, la gama de motores del TT incluye el 1.8 TFSI. Este motor también procede de la serie 888 y cuenta con una cilindrada de 1.798 cc. El cuatro cilindros genera 160 CV (118 KW) 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 CO₂ de 149 g/km y a un ahorro de 0,3 l/100 km. El TT 1.8 TFSI está disponible en combinación con cambio manual y tracción delantera.

El 2.0 TDI

Inteligente potencia, soberano refinamiento de marcha y revolucionaria eficiencia: el Audi TT y el Audi TT Roadster montan un motor Diesel extremadamente eficiente. El 2.0 TDI con 170 CV (125 KW) se presenta ahora en una nueva versión intensamente mejorada.

En el TT Coupé, este dos litros de cuatro cilindros se conforma con sólo 5,3 litros de combustible a los 100 km, lo que resulta en unas emisiones de CO₂ de 139 g/km. Con 170 CV (125 KW) de potencia y 350 Nm de par disponibles entre las 1.750 y las 2.500 rpm, la aceleración estándar queda resuelta en 7,5 segundos y la fuerza de empuje no cesa hasta alcanzar los 226 km/h. Este TDI de dos litros se combina con caja de cambios manual y tracción quattro.

El motor Diesel de carrera larga, con una cilindrada de 1.968 cc, ha perdido 4 kg de peso, hasta quedarse en 154 kg. Las mayores reducciones se han dado en la culata de aleación ligera. La correa dentada que acciona los dos árboles de levas y los grupos mecánicos auxiliares es ahora más delgada, por lo que funciona de un modo más silencioso y presenta una menor fricción. La bomba de agua requiere una menor energía motriz, la bomba de aceite funciona regulada y los anillos de junta del cigüeñal han sido optimizados para un funcionamiento más suave.

El sistema de inyección common rail establece una presión en el sistema de hasta 1.800 bares; el combustible es pulverizado con una gran precisión a través de toberas de ocho orificios y los inyectores realizan hasta seis inyecciones individuales por carrera. Dos árboles de equilibrado compensan las fuerzas de inercia de segundo orden. El turbocompresor funciona ahora con álabes variables con el objetivo de establecer el par motor de un modo espontáneo. El colector de admisión se ha fabricado en material sintético ligero.

Los canales de admisión, las válvulas de turbulencia y las cámaras en los pistones provocan en el aire de admisión una turbulencia deliberada.

Como resultado de todas estas medidas se obtiene una excelente termodinámica en las cámaras de combustión. Gracias a ella es posible que el TDI de cuatro cilindros funcione con una elevada tasa de gases de escape en recirculación. Un compacto radiador reduce su temperatura de manera decisiva; la combustión más fría reduce a su vez en gran medida las emisiones brutas de óxidos de nitrógeno.

La transmisión de fuerza

De la transmisión de la fuerza se encarga de serie en todas las motorizaciones del TT un cambio manual de seis marchas; los cambios se realizan con gran precisión y los recorridos son cortos. Gracias a su diseño según el principio de tres árboles, esta caja de cambios requiere muy poco espacio, y su carcasa se ha fabricado en magnesio ultraligero.

Opcionalmente para el nuevo 2.0 TFSI Audi ofrece el cambio de doble embrague S tronic, capaz de cambiar entre sus seis velocidades sin interrupción perceptible de la fuerza motriz. El S tronic de seis velocidades cambia las marchas en apenas unas centésimas de segundo, de modo suave y extremadamente confortable, y actúa, en función de los deseos del conductor, en un modo completamente automático o manual, controlable opcionalmente a través de levas de cambio integradas en el volante. El nivel automático permite optar entre dos modos de funcionamiento, el N (Normal) y el S (Sport). El programa de arranque Launch Control es capaz de conseguir con salida parada el máximo de propulsión.

Como todos los cambios de doble embrague, el S tronic de seis velocidades está compuesto por dos engranajes parciales. Sus ruedas dentadas se encuentran unas junto a otras en dos árboles secundarios y son accionadas por dos embragues multidisco. El embrague de mayor tamaño K1 envía el par motor a través de un árbol macizo a los engranajes de las marchas impares 1ª, 3ª y 5ª, así como la marcha atrás. Alrededor del árbol macizo gira un árbol hueco. Éste está unido al segundo embrague, K2, de menor tamaño, que se encuentra en el interior del embrague K1, y acciona los engranajes de las marchas 2ª, 4ª y 6ª.

El proceso de cambio se lleva a cabo mediante el cambio entre los embragues. Cuando por ejemplo el TT acelera en tercera, el embrague K2 está abierto. La gestión electrohidráulica engrana con antelación la pareja de ruedas dentadas correspondiente a la cuarta marcha. En cuanto llega la orden de cambio, el embrague K1 se abre mientras que el embrague K2 se cierra casi simultáneamente. A cada marcha se le asigna una unidad de cambio convencional, por lo que el conductor puede por ejemplo cambiar directamente de sexta a cuarta.

Tracción integral permanente quattro

Junto al cambio de doble embrague, la tracción integral permanente quattro constituye otra de las exclusivas características de alta tecnología disponibles para el TT. Puede combinarse opcionalmente con el 2.0 TFSI con S tronic, mientras que en el 2.0 TDI se monta de serie.

El embrague multidisco, de gestión electrónica y accionamiento hidráulico, se encuentra en el extremo final del árbol cardán y antes del diferencial del eje trasero; una posición de montaje que mejora el reparto de las cargas sobre los ejes. En la distribución básica envía la mayor parte de la fuerza motriz al eje delantero. Su unidad de control analiza permanentemente las condiciones de marcha con ayuda de una multitud de datos. Cuando se reduce la tracción en un eje, la unidad de control redistribuye las fuerzas.

En el interior del embrague se aloja un paquete de discos que trabaja en baño de aceite y puede ser comprimido mediante presión hidráulica. Cuando la presión aumenta, fluye un mayor par de manera continua hasta el eje trasero, que en casos extremos casi llega al 100%. Para establecer rápidamente la presión de aceite, que puede llegar como máximo a 30 bares, se utiliza una bomba de accionamiento eléctrico y un acumulador.

El tren de rodaje

Tanto el TT Coupé como el TT Roadster son verdaderos deportivos en formato compacto, también en cuanto a cualidades dinámicas. Responden de manera precisa y espontánea a los movimientos del volante y trazan magistralmente curvas de todo tipo a alta velocidad con mínimos movimientos de la carrocería. Su maniobrabilidad es precisa, estable y segura, y el límite de estabilidad, situado a un nivel muy alto, se anuncia con una ligera tendencia al subviraje.

Como suspensión de las ruedas delanteras Audi emplea una construcción McPherson con brazos triangulares en la parte inferior. Los cojinetes giratorios, los brazos transversales y el portaeje se han fabricado en aluminio ligero. El portaeje se ha atornillado a la carrocería, proporcionando así la máxima rigidez en el armazón anterior.

La dirección de cremallera dispone de una servoasistencia electromecánica que se regula en función de la velocidad. Mediante este sistema se obtiene una respuesta precisa, rígida y directa de la dirección, con escasa sensibilidad ante las influencias de la calzada. Funciona además de un modo muy eficiente, dado que al avanzar en línea recta no consume energía. Con una desmultiplicación de 16,9:1, la dirección presenta una configuración deportiva y directa.

El eje trasero de cuatro brazos se utiliza por igual en las versiones con tracción quattro y con tracción delantera. Este tipo de eje separa de manera ideal el apoyo de las fuerzas longitudinales y laterales. Los brazos longitudinales absorben las fuerzas de propulsión y de frenado, el ajuste relativamente suave de sus cojinetes garantiza un buen confort de rodadura.

Los tres brazos transversales por rueda (el brazo de muelle, el brazo transversal superior y la barra de direccionamiento), por el contrario, se han unido de forma rígida al portaeje, dirigiendo así con gran precisión las fuerzas laterales a la carrocería. Todos los brazos se han fabricado en acero de alta resistencia; compactos muelles helicoidales y amortiguadores, alojados en puntos de apoyo separados, se encargan del apoyo vertical.

La oferta de ruedas se presenta ampliada y engloba ahora 14 variantes. Dos de las tres motorizaciones calzan de serie llantas de aluminio de 16 pulgadas en formato 7,5 J x 16 con neumáticos de dimensiones 225/55, y la motorización 2.0 TFSI lo hace con unas llantas de 17 pulgadas en formato 8,5 J x 17 con neumáticos de dimensiones 245/45.

La oferta opcional de ruedas de invierno (no disponibles en el mercado español) engloba tres tamaños que abarcan de 16 a 18 pulgadas, mientras que en lo que respecta a las ruedas de verano, la oferta de opcionales se extiende hasta el formato 9 J x 19 con neumáticos de dimensiones 255/35. Especialmente atractivas son las grandes ruedas de siete radios dobles en diseño de titanio gris.

Muchos de los neumáticos poseen propiedades de emergencia gracias al refuerzo de las paredes laterales. Opcionalmente Audi ofrece un control inteligente de la presión de los neumáticos, que identifica la rueda que ha sufrido un pinchazo.

El sistema de frenos ha sido consecuentemente adaptado a las exigencias de un deportivo. En todas las motorizaciones los discos delanteros son ventilados y tienen un diámetro de 312 mm, mientras que los traseros son macizos y miden 286 mm. En el caso del 2.0 TFSI, los discos delanteros presentan un diámetro de 340 mm y los traseros de 310 mm. Opcionalmente, las pinzas de freno pueden solicitarse también en color gris oscuro. El programa de estabilización ESP se ha optimizado además con la intención de proporcionar un modo de conducción deportivo y unas intervenciones discretas.

Alta tecnología para los amortiguadores: Audi magnetic ride

Como opcional, todas las motorizaciones del TT pueden equiparse con el sistema de amortiguación de regulación electrónica Audi magnetic ride, que resuelve el clásico conflicto entre el confort y la dinámica de conducción, ya que modifica en cuestión de pocos milisegundos la línea característica de la amortiguación en función de la necesidad.

Por los pistones de los amortiguadores circula un aceite hidrocarburo sintético que contiene diminutas partículas magnéticas de entre tres y diez milésimas de milímetro de tamaño. Al aplicar un determinado voltaje en una bobina se crea un campo magnético en el que se modifica la orientación de las partículas. Éstas se colocan de forma transversal a la dirección de la corriente de aceite y reducen así su flujo a través de los canales de los pistones.

Informada a través de un complejo sistema de sensores, la unidad de control analiza permanentemente las condiciones de la calzada y el estilo del conductor. Mediante una tecla puede seleccionarse la posición normal o el modo deportivo; ambos campos básicos de características se diferencian ahora aún más entre sí.

En el modo normal, con alta viscosidad del aceite, el TT se desliza de un modo equilibrado y confortable, ideal para trayectos largos o para superficies inestables. En el modo deportivo, con viscosidad baja, proporciona por el contrario un carácter dinámico gracias a un agarre a la calzada realmente estable. La respuesta de la dirección mejora aún más y los movimientos de balanceo se suprimen. El apoyo selectivo de las diferentes ruedas al trazar curvas a alta velocidad confiere un mayor dinamismo al comportamiento de autoguiado.

Además del Audi magnetic ride se ofrece otra opción, el botón *Sport*, con el que 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.

El equipamiento

Los nuevos TT Coupé y TT Roadster llegarán al mercado alemán en verano. Sus precios apenas han variado: el 1.8 TFSI estará disponible a partir de 31.980 euros, apenas 200 euros más que antes.

El equipamiento de serie refleja el carácter del TT: es generoso y ofrece todo el confort que puede desear un conductor deportivo. Especialmente destacables son el sistema de audio chorus, el sistema de información al conductor, el climatizador automático y la alarma antirrobo con vigilancia del habitáculo (opcional en el TT 1.8 TFSI). La oferta de sistemas de retención es también muy completa. Abarca un sistema de reposacabezas integral, cinturones automáticos de tres puntos en todas las plazas (en la parte delantera con pretensores y limitadores de fuerza), dos airbags frontales, dos airbags laterales para cabeza y tórax y puntos de fijación Isofix para sillas infantiles.

En el TT se equipa también 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 integrado propone 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.

www.micoche.com

Entre el equipamiento opcional brillan con luz propia el asistente de aparcamiento, el asistente de arranque en pendiente, el paquete de iluminación interior LED y el control automático de la velocidad. En el ámbito del Infotainment se ofrece también el Audi music interface (AMI) para la conexión de un reproductor móvil. El equipo de audio concert integra un amplificador de cinco canales con 140 vatios y nueve altavoces, mientras que el modelo symphony incorpora además un cambiador de CD para 6 discos.

Hablar por teléfono resultará ahora más cómodo gracias a la interfaz Bluetooth, a la preinstalación de teléfono móvil y al control por voz. Entre el equipamiento opcional se ofrecen también dos sistemas de navegación con la lógica de manejo MMI de la casa. La versión más avanzada integra un reproductor de DVD y una pantalla a color de 6,5 pulgadas que muestra los mapas en formato 3D.

El Audi TTS

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 (200 KW) y 350 Nm de par, disponibles entre las 2.500 y las 5.000 rpm. Equipado con el S tronic de seis velocidades (opcional), el TTS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos, y la potente fuerza de empuje no cesa hasta alcanzar la velocidad punta, limitada electrónicamente, de 250 km/h. El Coupé con S tronic sólo consume de media 7,7 litros de combustible a los 100 km.

Las ruedas de 18 pulgadas con neumáticos de la serie 245/40, el sistema de amortiguación adaptativa Audi magnetic ride, el botón *Sport* y un potente sistema de frenos con cuatro discos autoventilados otorgan al TTS un gran dinamismo. La carrocería, 10 mm más baja que la de los modelos fabricados en grandes series, se caracteriza por una serie de retoques en el diseño: destacan especialmente la rejilla de la parrilla Singleframe con sus barras dobles dispuestas en horizontal y en diseño de aluminio y el parachoques.

Para la carrocería se puede optar por el nuevo color Negro Pantera efecto cristal, mientras que para el interior se ofrece la combinación plata espectro/negro, también nueva. Los instrumentos presentan esferas de color gris. Los faros xenón plus con luces diurnas LED pertenecen al equipamiento de serie.

El Audi TT RS

La dinámica punta de lanza de la gama TT es indudablemente el Audi TT RS, igualmente disponible en las versiones Coupé y Roadster. Este modelo hace suya una gran tradición de la marca de los cuatro aros: el concepto del potente motor de cinco cilindros. Con una cilindrada de 2,5 litros, se trata de un propulsor de alto rendimiento gracias a la turbosobrealimentación y a la inyección directa de gasolina FSI. Rinde 340 CV (250 KW) de potencia y un par motor de 450 Nm, disponible 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.

Equipado con el cambio manual de seis marchas de serie, caracterizado por el corto y deportivo escalonamiento de las marchas, el TT RS Coupé se catapulta hasta los 100 km/h, con salida parada, en 4,6 segundos; a petición del cliente, quattro GmbH puede ampliar el límite de velocidad de los 250 a los 280 km/h. Una válvula de sonido integrada en el tubo final izquierdo del sistema de escape y gestionada a través de la tecla *Sport*, intensifica aún más el inconfundible y ronco sonido del cinco cilindros. El sistema de escape deportivo, disponible como opcional, hace que esta experiencia sea aún más emocionante.

A partir del próximo otoño, Audi también ofrecerá opcionalmente para el TT RS el S tronic en una nueva variante de siete velocidades, capaz de procesar la inmensa potencia del motor turbo de cinco cilindros. La estructura de este nuevo cambio de alta tecnología es muy similar a la del S tronic de seis velocidades. Su última marcha presenta una relación de transmisión larga y reduce adicionalmente el consumo del deportivo de alto rendimiento. Con el S tronic, el TT RS Coupé se catapulta en 4,4 segundos de 0 a 100 km/h. El cambio de marchas se lleva a cabo de forma automática o manual a través de la palanca o de las levas de cambio en diseño de aluminio.

Tras las grandes ruedas de 18 pulgadas del TT RS se encuentra un sistema de frenos de alto rendimiento. Los discos autoventilados tienen un diámetro de 370 milímetros en la parte delantera y de 310 milímetros en la trasera; las pinzas de cuatro pistones se han pintado en color negro e incorporan la inscripción RS. El sistema de estabilización ESP integra un modo deportivo y también puede desconectarse completamente. El rígido tren de rodaje deportivo del TT RS rebaja la altura de la carrocería 10 mm, y el Audi magnetic ride está disponible como opcional. En la carrocería destacan una gran cantidad de llamativos detalles de diseño. Entre ellos se cuenta un *spoiler* trasero fijo; además, Audi ofrece como alternativa sin coste adicional un *spoiler* de accionamiento automático. Los faros xenón plus con luces diurnas LED pertenecen al equipamiento de serie.