



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 20 / 11

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

El nuevo Audi TT – Emoción, dinamismo y alta tecnología

- **Debut mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra del Audi TT y TTS.**
- **Tercera generación del deportivo compacto de Audi, más ligero, más deportivo y con mayor eficiencia.**
- **Motores TDI de 184 CV y TFSI con potencias de 230 y 310 CV tracción delantera o quattro y cambio manual o S tronic.**

Madrid, 3 de febrero de 2014 – Una edición completamente nueva de un clásico moderno está a punto de ocupar el escenario: el Audi TT y Audi TTS se presentan como primicia mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra. La tercera generación del deportivo compacto vuelve a ser cautivadora, con su diseño emocional y sus cualidades dinámicas. El nuevo TT Coupé se caracteriza por el uso de tecnologías innovadoras en su motor y en su cuadro de mandos, incluyendo el Audi virtual cockpit.

“El Audi TT es el compendio de todo un icono de diseño y un automóvil de prestaciones superiores,” explica Ulrich Hackenberg, responsable de Desarrollo Técnico de AUDI AG. “Con la nueva generación, estamos haciendo que esta tecnología sea aún más fácil de disfrutar por el conductor, justo lo que se espera de un auténtico deportivo.”

Diseño exterior

Cuando el Audi TT de primera generación llegó al mercado en 1998, fue una revolución en diseño; su lenguaje estilístico estrictamente geométrico y coherente en formas forjó un icono de enorme carisma. Para la tercera generación del TT, los diseñadores de Audi han retornado a muchas de esas ideas, situándolas en un nuevo contexto a la vez dinámico y diferente.

El frontal del nuevo TT está dominado por líneas horizontales. La parrilla Singleframe es mucho más ancha y plana que la del modelo anterior, con una potente línea que la divide en dos zonas. Iniciándose en los ángulos superiores de la parrilla, dos pronunciados trazos curvos forman una V sobre el capó, el cual lleva el emblema con los cuatro aros de Audi. Las entradas de aire frontales de la parrilla disponen de elementos verticales que dirigen parte del flujo hacia los flancos.

Los faros planos dan a la faz del nuevo TT un aspecto característico. Los conjuntos Xenon son de serie, y Audi suministra opcionalmente faros LED o con su tecnología precursora Audi Matrix LED, en la que el haz de luz de carretera lo componen múltiples LEDs



controlados individualmente. Ambas versiones incluyen el inconfundible trazo curvo iluminado que forma el elemento de separación de los faros.

Los faros Matrix LED los componen 12 LEDs e incluyen otra innovación Audi: intermitentes dinámicos, cuyos elementos lucen secuencialmente en el sentido que marca el volante cuando el conductor está girando. Las luces predictivas para iluminación en curvas usan datos de navegación para orientar el cono de luz hacia la curva antes de que se gire el volante.

Visto de perfil, el nuevo Audi TT es igualmente ligero y atlético; reposa a baja altura sobre el pavimento, como un felino listo para saltar sobre su presa. Con 4,18 metros, el Coupé es casi igual de largo que su antecesor, si bien su distancia entre ejes ha aumentado 37 mm hasta los 2.505 mm, determinando voladizos especialmente cortos. Su anchura es de 1.832 mm, y tiene la misma altura que la generación anterior, con 1.353 mm.

Muchos de los detalles del perfil del nuevo Audi TT son reminiscentes de la primera generación de este clásico moderno. La curvatura del larguero bajo la puerta, en estribo, forma un llamativo filo refractante, mientras que los amplios arcos de rueda muestran una geometría propia. El paso de rueda delantero interrumpe la línea lateral del capó, que se prolonga en la puerta como línea de carácter y sigue casi horizontalmente hasta la zaga como un potente hombro de la carrocería.

El acristalamiento liso da una impresión de personalidad propia, y la ligera curvatura del cristal lateral trasero confiere una tensión añadida. También reminiscente de la primera generación, la tapa de combustible en el costado derecho es un clásico círculo, rodeado por tornillos vistos; un leve toque sobre el logo TT abre la tapa. Un nuevo detalle es que no existe tapón detrás de la tapa, lo que supone que no hay que desenroscar nada, y el surtidor de combustible entra directamente en el conducto del depósito, como en competición.

En la zaga, las líneas horizontales subrayan la impresión de anchura deportiva del nuevo TT. En conjunto con la iluminación LED o Matrix LED, los grupos ópticos traseros también tienen intermitentes que lucen secuencialmente. Otro paralelismo con los faros delanteros es la tira de las luces posteriores, que también forman un trazo curvo de iluminación diurna, otra innovación Audi. La tercera luz de freno es una línea luminosa muy delgada posicionada bajo el borde del alerón trasero, que juega un papel esencial en la definición de las luces traseras.

Al alcanzarse los 120 km/h, emerge un alerón desde el borde de la tapa de maletero para mejorar a la vez la penetración y aplomo aerodinámicos. Las versiones normales llevan dos grandes salidas escape redondas, un guiño visual respecto al primer TT. Y como en todos los Audi S, el TTS exhibe cuatro salidas de escape ovales.



El paquete opcional exterior S line hace más pronunciado y deportivo el diseño de paragolpes, entradas de aire, parrilla Singleframe, estribos y difusor trasero. Y el chasis es aún más dinámico, con ruedas de 18" y 10 mm menos de distancia al suelo.

Carrocería

La construcción ligera es una de los grandes apartados de maestría Audi. La segunda generación del TT ya disponía de una carrocería tipo Audi Space Frame (ASF) confeccionada en aluminio y acero. Para el nuevo TT, Audi ha llevado sistemáticamente aún más lejos su principio de construcción multimaterial, en coherencia con la idea de utilizar la cantidad correcta de material correcto en el lugar correcto para optimizar las funciones.

La estructura inferior del Coupé, producida a base de aceros de alta y muy alta resistencia, presenta una optimización de carga sobre los ejes. En las zonas de la célula para ocupantes sujetas a los mayores esfuerzos estructurales, se emplean paneles preformados de chapa ultra-rígidos y a la vez ligeros, constituyendo el 17 por ciento del peso de la carrocería. Los largueros bajo las puertas y entramado del techo están hechos de perfiles extruidos de aluminio que se integran a la estructura a través de nodos de aluminio fundido. Este principio estructural crea un monocasco resistente y seguro. Los elementos de aluminio en flancos y techo completan la estructura. El capó, puertas y tapa de maletero también son a base de este metal ligero.

En conjunto, los ingenieros de Audi han logrado, por segunda vez, reducir significativamente el peso en vacío del Audi TT. Con la generación de 2006, se rebajaron hasta 90 kg respecto al primer TT. Y la versión con motor 2.0 TFSI del nuevo TT pesa sólo 1.230 kg; o sea, 50 kg menos que su antecesor. El bajo peso total es otra prueba de la maestría de Audi en construcción ligera, lo que afecta positivamente a varios apartados, especialmente los de aceleración, comportamiento y consumo de combustible.

Interior

Con volúmenes claramente estructurados, una superficie tensa y líneas ligeras, casi flotantes, el interior es la encarnación del carácter de deportivo puro del nuevo Audi TT. Como en el exterior, las líneas y superficies horizontales enfatizan la anchura del interior. La consola del túnel central, que sirve de apoyo a las rodillas en conducción rápida en curvas, y los paneles de puertas tienen líneas fluidas similares.

La regla era de nuevo "menos es más". Las líneas claras y puras subrayan la ligereza y también la deportividad sin compromiso del interior del Audi TT. Otras dos técnicas innovadoras de diseño ingenioso permitieron a los diseñadores crear un panel de instrumentación increíblemente fino: el conjunto de indicadores y la pantalla MMI han



sido fundidas en una para formar un elemento digital central, el llamado Audi virtual cockpit. Además, los controles de climatización se posicionan directamente en el centro de las salidas interiores de aire.

Visto desde arriba, el panel de instrumentación se asemeja al ala de un avión: las salidas de aire redondas, un rasgo clásico del TT, son reminiscentes de motores de reactor, con su diseño con forma de turbina. Las salidas contienen todos los mandos del climatizador, que forma parte del equipo de serie. Los mandos para asientos calefactados, temperatura, orientación, distribución y flujo de aire se localizan en el centro de las salidas de aire; los reglajes seleccionados se muestran en pequeños displays del sistema de climatización. El pequeño panel de mandos está ubicado bajo las salidas de aire centrales. Sus interruptores de tecla activan las luces de warning, el sistema Audi drive select y otras funciones.

Los asientos deportivos estándar del nuevo Audi TT llevan reposacabezas integrados y van posicionados más bajos que en el modelo anterior. Comparados con los asientos del modelo al que sustituyen, son cinco kilogramos más ligeros. Opcionalmente –de serie en el TTS– hay asientos deportivos tipo S de nueva concepción, con envolventes flancos ajustables neumáticamente, que son excepcionalmente cómodos y ofrecen excelente sujeción. El nuevo volante multifunción tiene su aro achatado por abajo y embellecedores con aspecto de aluminio en los radios. También integra un airbag para el conductor que ocupa un 40 por ciento menos de espacio sin mermar la seguridad, acentuando así la sensación de ligereza visual.

Numerosos detalles ilustran los altos niveles aplicados por Audi en materia de diseño y destreza artesanal, como la elaborada palanca de cambio, de nuevo diseño, el mando rotativo MMI con bien definidas inserciones, o las refinadas rejillas de altavoces iluminadas que acompañan al sistema de audio opcional Bang & Olufsen.

Como vehículo de 2+2 plazas, el nuevo TT es un deportivo que resulta muy apropiado para uso cotidiano. El maletero tiene una capacidad de 305 litros –13 más que antes– y puede ser ampliado al plegar los respaldos traseros.

Colores y equipamiento

El nuevo Audi TT ofrece una gama de colores más original y llamativa que su antecesor. Hay 11 colores exteriores, uno de los cuales es exclusivo para S line. Siete de los colores disponibles son nuevos en el TT, y dos de ellos completamente nuevos en cualquier Audi: el Gris Nano y Rojo Tango. También hay dos colores adicionales para el TTS, el Negro pantera con efecto espejo y el característico Azul Sepang.



También hay una gama de colores completamente nueva para el interior; los Audi TT y TTS disponen cada uno de tres colores interiores para elegir. Por primera vez, Audi ofrece un interior bitono que incluye costuras de contraste en las versiones S line.

El equipamiento para el nuevo Audi TTS incluye colores individualmente seleccionables para las inserciones de los asientos deportivos tipo S, los flancos de la consola central o los aros de las salidas de aire. Los clientes con demandas más exigentes tienen muchas opciones de personalización. La tapicería de los asientos está disponible en varios tipos de tejidos y calidades de piel. Los asientos deportivos S llevan un característico acolchado de rombos en la zona central.

Una posibilidad muy especial es la exclusiva selección de diseño que incluye una combinación de dos colores en piel de alta calidad: Marrón Murillo oscuro en los asientos y un Gris piedra, con ligero centelleo metálico, en los reposabrazos, acolchado para las rodillas y salpicadero. Las costuras de contraste aluminio oscuro, color a juego para elementos interiores opcionales y alfombrillas de espesa moqueta son otros rasgos de esta exclusiva tapicería y decoración.

Para el TTS, los diseñadores de Audi sorprenden con una innovadora técnica: láser de texturizado para las alas del panel de instrumentos. Tiene una superficie en ligero alto-relieve con trama de panal que da al Audi TTS un toque deportivo único.

Mandos y displays

El concepto operativo para el nuevo TTS ha sido concebido desde cero; coherentemente con el claro carácter deportivo, todos los elementos están orientados al conductor. Hay dos variantes disponibles de volante multifunción. Los conductores que opten por la versión superior pueden activar casi todas las funciones desde el volante sin desviar la mirada de la carretera.

La segunda unidad de controles es el mando MMI de nuevo desarrollo situado en la consola central. Dos interruptores activan los menús de la navegación/mapa, teléfono, radio y media. Se han dispuesto dos botones a ambos lados del mando rotativo central, suplementados por un menú principal y un botón de retorno. El conductor puede introducir fácilmente destinos usando el panel táctil sobre el mando rotativo; el sistema MMI reconoce el estilo personal de escritura manual. También es posible hacer desfilas listas o hacer zoom en los mapas.

La estructura de menús del MMI se asemeja a la de un *smartphone*, incluyendo la búsqueda de textos. Todas las funciones importantes son accesibles directamente. Un aspecto importante es la búsqueda directa en el MMI, que posibilita empezar a escribir directamente mientras se navega, sin tener que usar una plantilla de ajustes. En gran



parte de los casos, introducir cuatro letras es suficiente para poder ver destinos relevantes en toda Europa. Los dos botones laterales activan funciones secundarias (botón derecho) y opciones (botón izquierdo). La lógica operativa es fácil de seguir y produce un disfrute completamente nuevo.

Junto con las operaciones posibles usando el panel de control, el TT ofrece como posibilidad adicional el sistema de control por voz. Audi también innova en este terreno. Por primera vez en el Audi TT, se usan controles de voz que posibilitan peticiones simplificadas –como “Llévame a tal ciudad” o “Quiero hablar con tal persona”– para controlar los sistemas del vehículo sin tener que apartar las manos del volante.

En vez de los indicadores analógicos convencionales, el nuevo TT lleva a bordo el Audi virtual cockpit. Este conjunto de instrumentación totalmente digital establece nuevos criterios con sus animaciones variables y precisos gráficos. El usuario puede elegir entre dos modos de display: en el formato clásico, destacan el velocímetro y cuenta-revoluciones; en modo infoentretenimiento, dichos instrumentos virtuales aparecen con menor tamaño. El mayor espacio libre central deja sitio para otras funciones, como el mapa de navegación. En el Audi TTS, hay un tercer formato, deportivo. En este caso, el cuenta-revoluciones posicionado centralmente preside el display.

Con una resolución de 1.440 X 540 píxeles, la pantalla TFT de 12,3 pulgadas brinda imágenes de gran nitidez. Funcionando por detrás hay un procesador gráfico Tegra30 de la serie Tegra3 de la marca líder Nvidia. En la franja inferior del Audi virtual cockpit, las indicaciones de temperatura exterior, hora y kilometraje son visibles permanentemente. Testigos del warning o símbolos de diversos tipos de información también pueden aparecer ahí.

Motores

Audi ofrece el nuevo TT y TTS con tres motores de cuatro cilindros, todos ellos con turbocompresor e inyección directa, y potencias entre 184 CV (135 kW) y 310 CV (228 kW). Los dos motores TFSI de gasolina y el TDI combinan potencia y eficiencia. El sistema start-stop es de serie.

Para el lanzamiento del Audi TT, el motor 2.0 TDI estará disponible con cambio manual y tracción delantera. Rinde una potencia máxima de 184 CV (135 kW) y un par motor de 380 Nm, y permite al Audi TT 2.0 TDI acelerar de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 235 km/h. El consumo de combustible estándar de esta versión es de apenas 4,2 litros a los 100 km, que se traduce en unas emisiones de CO₂ de 110 g/km, un nuevo mínimo histórico entre los coches deportivos.



El motor 2.0 TDI cuenta con dos árboles de equilibrado, distribución variable y un sistema de inyección common-rail que suministra una presión máxima de 2.000 bar. El Audi TT 2.0 TDI cumple con la norma de emisiones Euro 6 y, gracias a su alta eficiencia, lleva la etiqueta "ultra" que define a los modelos más eficientes de Audi.

El motor 2.0 TFSI está disponible en dos versiones, una con 230 CV (169 kW) de potencia para el TT, y otra con 310 CV (228 kW) para el TTS. En ambas versiones combina diversas tecnologías ultramodernas: la inyección indirecta adicional que complementa la inyección directa FSI, el sistema de alzado de válvulas Audi valvelift system (AVS) para ajustar la carrera de la válvula en el lado de escape, y la gestión térmica que utiliza un módulo de válvula rotativa y un colector de escape integrado en la culata.

En el Audi TT, el motor 2.0 TFSI entrega un par máximo de 370 Nm entre 1.600 y 4.300 rpm. Acelera al TT Coupé –que tiene de serie cambio manual de seis velocidades y tracción delantera– de 0 a 100 km/h en 6,0 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h, limitada electrónicamente. Para la versión con cambio S tronic de seis velocidades y tracción quattro las cifras son las siguientes: 5,3 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, y velocidad máxima igualmente limitada de forma electrónica a 250 km/h, con un consumo de combustible de 6,8 l/100 km y unas emisiones de CO₂ de 159 g/km. La transmisión de doble embrague permite rápidos cambios de marchas sin ninguna interrupción perceptible en la entrega de potencia, y en modo manual puede controlarse desde las levas en el volante. En el modo "efficiency" del sistema de conducción dinámica Audi drive select, el cambio S tronic se desacopla del motor y se adopta momentáneamente el modo de rueda libre o navegación "a vela", tan pronto como el conductor retira el pie del pedal del acelerador.

El Audi TTS ofrece las máximas prestaciones. Cubre la aceleración estándar en sólo 4,7 segundos, y la velocidad máxima está limitada a 250 km/h. El par máximo del motor 2.0 TFSI alcanza 380 Nm, disponibles entre 1.800 y 5.500 rpm. Unas mariposas en el sistema de escape modulan e intensifican su sonido deportivo. De serie equipa una caja de cambios manual de seis velocidades, y el cambio S tronic opcional incluye una función "launch control" que controla el deslizamiento de las ruedas para conseguir la máxima aceleración desde parado.

Tracción quattro

En el nuevo Audi TT, la tracción permanente a las cuatro ruedas quattro proporciona estabilidad y tracción adicionales y diversión al volante. Se trata de un desarrollo avanzado y optimizado especialmente para el nuevo TT. El embrague multidisco controlado electrohidráulicamente está situado en el eje trasero, y el diseño especial de la bomba reduce el peso en alrededor de 1,5 kg en comparación con el modelo anterior. La



distribución del par motor entre ambos ejes se controla electrónicamente en fracciones de segundo.

El software que determina con precisión la distribución de par entre los ejes delantero y trasero es un desarrollo completamente nuevo para el Audi TT. La innovadora gestión detecta continuamente las condiciones ambientales y el modo de conducción, calculando la distribución ideal de par en cada situación, mejorando así el comportamiento dinámico.

El conductor del nuevo Audi TT puede ajustar las características del sistema de tracción quattro para satisfacer sus necesidades individuales mediante el sistema de conducción dinámica Audi drive select. En el modo "auto" se produce una tracción óptima y una dinámica de conducción equilibrada. En el modo "dynamic" el par se distribuye antes y en una proporción más alta al eje posterior, mejorando aún más el comportamiento dinámico, sobre todo en superficies con baja adherencia.

Junto a la optimización de la dinámica de conducción, los avances realizados en la tracción quattro también se centraron en la eficiencia. En el modo "efficiency" del sistema Audi drive select la distribución de par se ajusta para optimizar el nivel de eficiencia. La posibilidad de determinar de forma precisa las condiciones y el tipo de conducción permiten incluso desconectar de forma temporal el sistema de tracción quattro. En este modo operativo el software inteligente de control supervisa cuidadosamente la situación de conducción y activa de nuevo la tracción quattro antes incluso de que se necesite repartir el par motor entre las cuatro ruedas. De esta forma se consigue una eficiencia óptima con un nivel de tracción y manejo característico de los Audi con tracción quattro.

El chasis

En el chasis también se refleja la experiencia tecnológica que encierra el nuevo Audi TT. Para la suspensión delantera se utilizan conjuntos McPherson; distintos componentes de aluminio reducen el peso de las masas no suspendidas. La suspensión trasera de cuatro brazos puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales.

Una característica destacada del nuevo Audi TT es la tercera generación del sistema de control adaptativo de la amortiguación Audi magnetic ride. En comparación con la generación anterior se ha mejorado en términos de control dinámico, precisión y facilidad de uso. A través del Audi drive select, se pueden ajustar las características de la suspensión Audi magnetic ride en base a tres programas, "comfort", "auto" y "dynamic"; con sólo pulsar un botón el sistema hace que el deportivo compacto se agarre con más fuerza al asfalto, o que se deslice de forma suave por la carretera. La tecnología magnetic ride permite un control selectivo y ultra rápido de la amortiguación, lo que se traduce en un contacto óptimo entre las ruedas y la carretera en todas las situaciones de conducción.



De esta manera se optimiza aún más la dinámica de conducción del Audi TT, y el control de los movimientos de la carrocería también aseguran un buen confort de marcha. El sistema Audi magnetic ride, exclusivo en esta categoría, es de serie en el Audi TTS, y está disponible de forma opcional para el resto de versiones.

Otro punto a destacar es la dirección progresiva de serie, que se vuelve más directa a medida que el conductor gira el volante. De esta forma, el nuevo TT se puede manejar de forma ágil y precisa en el tráfico urbano o en carreteras sinuosas con poco movimiento del volante. El funcionamiento de la dirección progresiva es electromecánico, lo que contribuye a una mayor eficiencia. El sistema adapta la asistencia a la velocidad, y es la base para el funcionamiento de los sistemas de ayuda a la conducción opcionales, el Audi active lane assist y el Audi park assist.

Con su elaborado diseño del chasis y la configuración de sus reglajes, el nuevo Audi TT ofrece un comportamiento dinámico excelente en cualquier situación. Con el paquete deportivo S line y el sistema de control de amortiguación adaptativa Audi magnetic ride, la altura de la carrocería en el TTS se reduce en 10 mm.

El sistema de conducción dinámica Audi drive select es opcional en el nuevo Audi TT, y de serie en el TTS. Controla las características del motor y de la asistencia de la dirección. El conductor puede elegir entre diferentes modos operativos, "comfort", "auto", "dynamic", "efficiency" o "individual". Además, con solo pulsar un botón el Audi drive select puede intervenir en el modo de funcionamiento del cambio S tronic, la tracción quattro y el sistema Audi magnetic ride, haciendo que el Audi TT se comporte de forma más deportiva e intensificando el sonido del motor. En el modo "efficiency" el sistema interviene en el modo de funcionamiento del aire acondicionado y del sistema start-stop.

Existen 11 versiones diferentes de ruedas disponibles. El Audi TT 2.0 TFSI y el 2.0 TDI equipan de serie llantas forjadas de 17 pulgadas en diseño de cinco radios, cada una de las cuales apenas pesa 8,7 kg, y con neumáticos en formato 225/50. Opcionalmente se pueden montar otros diseños de llantas con diámetros de 17, 18 o 19 pulgadas, y neumáticos de hasta 245/35 R19; quattro GmbH también ofrece llantas con un diámetro de hasta 20 pulgadas.

Los discos de freno delanteros son ventilados y, dependiendo de la versión, tienen un diámetro de hasta 338 mm. El nuevo sistema de freno de estacionamiento electromecánico, que el conductor acciona pulsando un botón, se integra en el sistema de frenos del eje trasero. Para el TTS se utilizan pinzas fijas de nuevo desarrollo realizadas en aluminio en el eje delantero, que son hasta cinco kg más ligeras que en el modelo anterior, otro ejemplo más de la experiencia de Audi en construcción ligera.



El control electrónico de estabilidad (ESC), que puede desconectarse total o parcialmente, se complementa perfectamente con el manejo deportivo del Audi TT. Al conducir en carreteras de curvas entra en acción el sistema *torque vectoring* de control dinámico de par. Si es necesario, el sistema distribuye el par motor de la rueda delantera interior a la exterior en las versiones con tracción delantera, o en los modelos quattro también en las ruedas traseras. De este modo, gracias a la diferencia en las fuerzas de propulsión, el Audi TT se inscribe más fácilmente en las curvas, lo cual supone una ayuda para el conductor y permite conducir en trazados sinuosos con gran precisión y un comportamiento neutro, lo que aumenta significativamente el dinamismo y la estabilidad del Audi TT. El modo "sport" contribuye de forma especial facilitando la dirección y el control a la hora de ofrecer un manejo deportivo.

La forma en que interactúan todos los componentes mejora la agilidad y el placer de conducir que ofrece el Audi TT en la forma que se espera de un coche deportivo.

Equipamiento

Todas las versiones del nuevo Audi TT Coupé incluyen de serie un completo equipamiento. Junto a las características ya señaladas, merecen una mención especial la radio MMI y el freno de estacionamiento electromecánico. Las opciones incluyen –junto a los asientos deportivos S con numerosas variantes de acabado y tapizado en piel– la llave de confort, el sistema hold assist, el asistente de luces largas, el paquete de iluminación interior a base de LEDs, asientos delanteros calefactables y el paquete portaobjetos para el compartimento de carga.

En cuanto a infoentretenimiento, los clientes pueden elegir entre varias opciones. El paquete connectivity cuenta con el MMI touch con panel táctil. En lo más alto de la gama se encuentra el sistema MMI navegación plus con su gran memoria flash, dos lectores de tarjetas, lector de DVD, conexión Bluetooth y sistema de control por voz. El chip T30 de la serie Tegra 3 de los líderes del mercado Nvidia, que se utiliza en la nueva generación de la plataforma modular de información y entretenimiento, controla todas las funciones de navegación y multimedia y, junto con el procesador, presenta toda la información en el Audi virtual cockpit.

El sistema Audi connect complementa perfectamente al sistema MMI navegación plus, y permite al nuevo TT conectarse a Internet utilizando el rapidísimo estándar de transmisión LTE. El punto de acceso Wi-Fi integrado permite que los pasajeros puedan navegar por Internet y consultar su correo, mientras que el conductor puede disfrutar de los servicios personalizados de Audi connect.

El paquete de información y entretenimiento se completa con atractivos componentes, como el Audi phone box, que permite vincular fácilmente al vehículo un teléfono móvil. Su



elemento principal es una antena plana universal integrada en la bandeja del compartimento situado en el apoyabrazos central. Gracias al sistema especial de acoplamiento, el teléfono se comunica con la antena plana, que utiliza un amplificador para transmitir la señal a la antena del coche.

El sistema de sonido Bang & Olufsen cuenta con 12 altavoces y un amplificador de 14 canales. Los altavoces de graves situados en las puertas, brillan en la oscuridad gracias a unos discretos conductores de luz ajustables.

Los distintos sistemas de asistencia hacen que la conducción del nuevo Audi TT sea una experiencia aún más placentera. Como opción, el TT puede equipar el sistema Audi side assist, que utiliza sensores de radar en la parte trasera para ayudar al conductor a cambiar de carril de forma más segura; sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara de video; Audi active lane assist para ayudar al conductor en caso necesario mediante la corrección constante en la dirección o con una señal de advertencia si se detecta peligro por una salida involuntaria del carril; y el sistema Audi park assist de asistencia al aparcamiento, que muestra los alrededores y guía al vehículo en la maniobra.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en