



**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>

## **Deportividad con el cielo por techo: los nuevos Audi TT y TTS Roadster**

- **El roadster compacto entusiasma por comportamiento dinámico y su diseño deportivo.**
- **El innovador Audi virtual cockpit sustituye al panel de instrumentos analógico.**
- **Ulrich Hackenberg, director de Desarrollo Técnico: "La tecnología permite al conductor una mejor experiencia de conducción".**

**Madrid, 24 de septiembre de 2014 – Purismo en su forma más hermosa: Audi presenta el nuevo Audi TT Roadster y el Audi TTS Roadster en el Salón del Automóvil de París, un compacto biplaza que sienta nuevas bases en cuanto a diseño, motor y carrocería. Uno de los puntos fuertes de la tercera generación del Audi TT es el Audi virtual cockpit, en el que el cuadro digital de instrumentos presenta toda la información en el campo de visión del conductor. Un concepto que causa sensación: el Audi TT ha sido distinguido ya por su nuevo sistema de indicación y manejo con el premio Car Connectivity Award, así como con el galardón a la Innovación del Año en Interiores en los premios Automotive Interiors Expo Awards.**

"La idea de diseñar un roadster compacto con unas reglas geométricas claras fue el punto de partida que originó en otoño de 1994 el Audi TT", comenta Ulrich Hackenberg, director de Desarrollo Técnico en AUDI AG. "La primera generación ya era un deportivo para los sentidos; un vehículo con un diseño auténtico. Con el nuevo Audi TT Roadster hemos continuado desarrollando de forma coherente este concepto, poniendo aún más en valor la experiencia de conducción a través de la tecnología con el Audi virtual cockpit". Un diseño con carácter de la mano de una estética atemporal: el Audi TT Roadster y el Audi TTS Roadster de tercera generación continúan una tradición consolidada. Los diseñadores de Audi han reinterpretado las líneas del modelo clásico y las han complementado con innovadores componentes.

### **El sistema de control: una novedad absoluta**

El cuadro de mandos y el sistema de control y manejo de los nuevos Audi TT Roadster y TTS Roadster se centra completamente en el conductor. El nuevo volante multifunción ofrece dos variantes, y el terminal MMI perfeccionado cuenta con sólo seis teclas fijas gracias al desarrollo de una nueva lógica básica de control. Asimismo, el control de voz facilita su uso durante la conducción.



En combinación con el sistema MMI navigation plus, se ofrece el MMI touch, con un panel táctil situado en la parte superior del pulsador giratorio mediante el que el conductor puede navegar a través de listas, ampliar o reducir mapas e introducir indicaciones. La estructura de los menús se basa en la de los dispositivos smartphone, e incluye una función de búsqueda de texto libre. Con apenas unos pocos clics es posible acceder a todas las funciones importantes; a través de las teclas laterales se abren funciones y opciones enlazadas de forma inteligente.

Una de las innovaciones más importantes de la tercera generación del Audi TT es el Audi virtual cockpit. Este cuadro completamente digital, con representaciones detalladas y múltiples posibilidades gráficas, reemplaza a la instrumentación analógica y a la pantalla del MMI. El monitor de 12,3 pulgadas puede visualizarse en dos modos diferentes. En la vista clásica el panel está dominado por el velocímetro y el cuentarrevoluciones, mientras que en el modo *infotainment* el primer plano lo ocupan otras informaciones, como los mapas de navegación. En el Audi TTS Roadster existe además una tercera vista particularmente deportiva en la que el cuentarrevoluciones cobra especial protagonismo.

Otro aspecto a destacar de la nueva generación del Audi TT Roadster es la simplificación del sistema de control por voz. El sistema reconoce frases del habla cotidiana, de modo que cada función es accesible a través de cientos de variaciones de comandos. Por ejemplo, en el menú del Teléfono se puede llamar a un contacto fácilmente pronunciando las palabras "Quiero hablar con Pedro" o "Conéctame con Pedro". Aparte de esto, el control por voz está también integrado en los menús de Navegación, Radio y Media, lo cual posibilita al cliente un control por voz más lógico y coherente.

### **Diversión descapotable: el concepto**

El nuevo TT Roadster combina las sensaciones de conducción dinámica de un deportivo con la experiencia de conducción de un biplaza descapotable. La base la componen los refuerzos de los bajos y la carrocería, que mejoran considerablemente la rigidez torsional y disminuyen las vibraciones.

El nuevo Audi TT Roadster es deportivo y compacto. Con 4.177 milímetros, el nuevo biplaza es 21 milímetros más corto que su antecesor. No obstante, la distancia entre ejes ha aumentado en 37 milímetros hasta los 2.505 milímetros, acortándose de forma correspondiente los voladizos. Con una anchura de 1.832 milímetros, el nuevo Audi TT Roadster es 10 milímetros más estrecho, mientras que su altura alcanza los 1.355 milímetros, lo que supone 3 milímetros menos que el modelo de la generación anterior. Con el techo cerrado, el coeficiente aerodinámico asciende únicamente a 0,30; el mejor en el segmento de los compactos deportivos. En este sentido, Audi ha unificado un diseño único con una aerodinámica excelente.



El frontal del descapotable con sus acentuadas líneas horizontales transmite fuerza y energía. Al igual que en el Audi R8, la parrilla delantera Singleframe es ancha y plana, y siguiendo el estilo de los deportivos de alto rendimiento, los cuatro aros van colocados en el capó. En el modelo básico, las tomas de aire están conectadas unas con otras y se dividen por medio de dos láminas verticales.

Los faros delanteros presentan dos elementos lumínicos verticales, los cuales emiten la luz diurna. Audi suministra de manera opcional los faros en tecnología LED, o bien en la nueva tecnología Matrix LED, en los que la luz de largo alcance es producida por pequeños LEDs individuales. En los faros Matrix LED, los intermitentes dinámicos, otra de las innovaciones, indican la dirección hacia la que se dirige el conductor.

La capota del nuevo Audi TT Roadster y del Audi TTS Roadster proporciona un claro contraste con la carrocería, y está definida por el diseño de la pequeña ventanilla lateral típica del TT Roadster. En la vista lateral se dan cita muchos de los detalles del diseño clásico de la primera generación. Los hombros tienen un aspecto robusto, y los faldones forman un borde iluminado. Los anchos pasos de rueda componen un cuerpo geométrico propio, el delantero corta en la ranura del capó, en dirección a la parte trasera. Debajo del clásico tapón circular del depósito situado en el lado derecho, el conductor ya no deberá desenroscar ningún tapón: el repostaje se realiza directamente, como en los vehículos más deportivos.

En la parte trasera las líneas horizontales acentúan la anchura de este deportivo descapotable. Los bordes de los faros traseros LED de serie siguen la línea de los faros delanteros y están permanente encendidos. La tercera luz de freno, una línea plana a lo largo del borde de la tapa del maletero, conecta la silueta luminosa de la parte trasera. Un difusor incorpora las salidas de los tubos de escape. A partir de 120 km/h se despliega un spoiler eléctrico colocado en la tapa del maletero, proporcionando carga aerodinámica adicional al eje trasero.

### **Ligero y silencioso: la capota**

Al igual que el resto de modelos descapotables de Audi, los nuevos Audi TT y TTS Roadster incorporan una capota de accionamiento eléctrico. Disponible de serie en negro, gris y beige, combina perfectamente con el diseño. Fabricada con piezas de magnesio, aluminio, acero y plástico, la capota de lona y su mecanismo pesan sólo 39 kilos, 3 kilos menos que en su predecesor. Esto beneficia el peso total y el centro de gravedad.

Cuando se abre el techo, los pliegues en forma de Z de la capota permiten que se aloje de forma plana ocupando poco espacio en su alojamiento realizado en aluminio, por lo que no reduce los 280 litros de capacidad del maletero. El accionamiento con los dos motores eléctricos abre y cierra la capota en 10 segundos incluso con el vehículo en marcha, hasta una velocidad de 50 km/h. Gracias al sofisticado sistema de sujeción, la capota queda



perfectamente ajustada incluso a elevadas velocidades, proporcionando una terminación impecable.

El Audi TT Roadster y el Audi TTS Roadster incorporan de serie la capota acústica, que proporciona un excelente aislamiento térmico, así como un reducido nivel de ruido, especialmente del viento. Una capa en tejido de fibra en el interior de la capota proporciona un mayor confort. Dependiendo de la frecuencia de ruido, se ha reducido la sonoridad interior hasta en 6 dB en comparación con el modelo anterior. La capota lleva ocultas las antenas para la recepción de radio. Equipa de serie un deflector de viento de accionamiento eléctrico, así como opcionalmente asientos deportivos que incluyen calefacción a nivel de cuello.

### **Construcción inteligente: la carrocería**

Con la carrocería del Audi TT Roadster, Audi presenta una nueva etapa evolutiva del concepto Audi Space Frame (ASF) basada en la plataforma modular transversal (MQB). Componentes de acero de alta resistencia refuerzan la parte delantera y el habitáculo al nivel del piso. El compartimento para los pasajeros y todos los paneles exteriores están realizados en los clásicos elementos fabricados en aluminio: nodos de fundición, perfiles extruidos y láminas de metal semielaboradas.

Con el motor 2.0 TFSI y la transmisión manual, el Audi TT Roadster pesa en vacío (sin conductor) únicamente 1.320 kg. Además, los ingenieros de Audi han mejorado la resistencia al impacto por medio del concepto de construcción inteligente multimaterial.

En comparación con el Coupé, la carrocería del Roadster presenta modificaciones en áreas relevantes. Los montantes A, fabricados en aluminio, ocultan en su interior un segundo montante de acero que a su vez contiene un tubo de acero macizo. La nervadura interior de acero le confiere a la zona de los reposapiés realizada en aluminio una gran firmeza. Las traviesas de acero en forma de V refuerzan las zonas de debajo del motor y del maletero, y conectan los soportes de los ejes.

En el Audi TT Roadster y en el Audi TTS Roadster una pared maciza compuesta de dos perfiles separa el habitáculo del maletero; sustituye a los soportes transversales que se utilizan en el Coupé. En la parte superior aloja los arcos de seguridad de acero que, siguiendo el diseño clásico, están elegantemente acabados. Los orificios del panel trasero quedan cerrados por unas placas de montaje que cuentan con sistema practicable de apertura de serie.

### **Potentes y eficientes: los motores**

El nuevo Audi TT Roadster se presenta con dos motores de cuatro cilindros, un TDI y un TFSI. En el Audi TTS Roadster, un potente TFSI asegura las prestaciones deportivas. Con



potencias entre 184 CV (135 kW) y 310 CV (228 kW) superan a sus antecesores, aunque reducen en todos los casos los valores de consumo.

Gracias a su construcción modular, todos los motores están montados en la misma posición, lo cual aporta grandes ventajas. El sistema start-stop es de serie. Combinado con el sistema de conducción dinámica opcional Audi drive select (de serie en el Audi TTS Roadster), el sistema de sonido del motor ajustable realza todavía más la deportividad.

Con 184 CV (135 kW) y 380 Nm de par máximo, el motor 2.0 TDI ultra ya ofrece un rendimiento deportivo. El diésel de dos litros, al igual que todos los motores de la nueva generación del Audi TT, cumple la norma Euro 6. Su consumo medio es de 4,3 litros cada 100 km, que corresponden a unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 114 gramos por kilómetro, una nueva referencia en el segmento.

El rendimiento del 2.0 TFSI en el TT Roadster es de 230 CV (169 kW) y 370 Nm de par de; en el Audi TTS Roadster alcanza 310 CV (228 kW) y 380 Nm. Esta versión destaca por su gran rendimiento: acelera en 4,9 segundos de 0 a 100 km/h, y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h limitada electrónicamente. Las válvulas conmutables en el sistema de salida de los gases de escape acentúan el sonido deportivo.

El 2.0 TFSI cuenta de serie con una caja de cambios manual de seis velocidades, y opcionalmente se ofrece también en combinación con el cambio S tronic de seis velocidades. La transmisión de doble embrague cambia las marchas a gran velocidad sin que se produzcan interrupciones en la fuerza de tracción, y si el conductor lo desea, los cambios de marcha pueden controlarse también mediante las levas desde el volante. En el modo efficiency del sistema Audi drive select, el S tronic desacopla la transmisión del motor cuando el conductor levanta el pie del acelerador.

#### **quattro, el sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas**

El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas quattro cuenta con un desarrollo completamente nuevo: en el Audi TT Roadster 2.0 TFSI está disponible opcionalmente, mientras que en el Audi TTS Roadster se incluye de serie. Durante la conducción, el embrague de discos controlado electrohidráulicamente distribuye de forma óptima las fuerzas entre los ejes delantero y trasero según el estado de la conducción, las características de la vía y el tipo de conducción.

Mediante la gestión electrónica del embrague se consigue que el conductor disfrute de una conducción ágil y segura. Si se conduce de forma deportiva el reparto de fuerza favorece al tren trasero, lo que permite al Audi TT Roadster y al Audi TTS Roadster trazar las curvas de forma segura y controlada incluso sobre superficies con baja adherencia.



En la tercera generación del Audi TT, la tracción permanente a las cuatro ruedas está incluida por primera vez entre los parámetros que controla el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Gracias a este sistema el conductor puede seleccionar las características de funcionamiento del motor y de la asistencia a la dirección entre los modos confort, auto, dynamic, efficiency e individual. Además, el sistema Audi drive select también interviene en el funcionamiento de la amortiguación adaptativa Audi magnetic ride (de serie en el Audi TTS Roadster) y en el cambio S tronic.

Por los pistones de los amortiguadores circula un aceite sintético que incluye pequeñas partículas magnéticas microscópicas. En los amortiguadores delanteros su volumen asciende a 154 mililitros, y en los traseros a 185 mililitros cada uno. Cuando se aplica tensión eléctrica a una bobina, se produce un campo magnético que modifica la estructura de las partículas metálicas, que se colocan transversalmente a la dirección de la corriente del aceite y así inhiben el flujo de éste a través de los canales del pistón, modificando el tarado de la amortiguación.

La unidad de control analiza permanentemente las características de la conducción y el estado de la carretera. Dependiendo del programa elegido en el sistema Audi drive select, tanto el nuevo Audi TT Roadster como el Audi TTS Roadster ruedan de forma confortable, equilibrada o marcadamente deportiva. En el modo dynamic se desarrolla todo su potencial: el apoyo de cada una de las ruedas en una conducción rápida por carreteras de curvas hace que el Audi TT Roadster se pegue literalmente a la carretera, al controlarse los movimientos de la carrocería y hacer que la respuesta al volante sea todavía más directa.

### **Deportivo y estable: el chasis**

En la suspensión delantera de los nuevos Audi TT y TTS Roadster se utilizan columnas McPherson. Los componentes de aluminio reducen el peso no suspendido. La cremallera de la dirección progresiva de serie está dispuesta de tal modo que la traslación al girar es cada vez más directa. El eje trasero con sus cuatro brazos de acero por rueda puede controlar las fuerzas longitudinales y transversales por separado.

Los reglajes del chasis y la dirección progresiva permiten un manejo dinámico y de alta precisión. En el Audi TTS Roadster, con el paquete deportivo S line y la suspensión Audi magnetic ride, la altura de la carrocería se reduce 10 mm. El Audi TT Roadster 2.0 TFSI y el Audi TT Roadster 2.0 TDI equipan ruedas de aleación ligera de 17 pulgadas, que pesan sólo 8,7 kilos cada una; los neumáticos tienen un formato 225/50. En el modelo Audi TTS Roadster las llantas son de 18 pulgadas, con neumáticos en medida 245/50; la gama de llantas opciones alcanza hasta un formato de 20 pulgadas. Los neumáticos han sido desarrollados para mejorar las prestaciones y al mismo tiempo optimizara la resistencia a la rodadura.



Los potentes frenos se pueden dosificar de forma exacta. Dependiendo de los motores, los discos delanteros ventilados alcanzan un diámetro de entre 312 y 338 milímetros. El Audi TTS Roadster incorpora en el eje delantero frenos de nuevo desarrollo con pinzas fijas en aluminio. El freno de estacionamiento electromecánico, una novedad más, actúa sobre las ruedas traseras en todas las versiones.

El control de estabilidad electrónico ESC se puede desconectar total o parcialmente, y complementa las características de un manejo deportivo. Al trazar las curvas el sistema de control selectivo de par distribuye la fuerza del motor entre las ruedas interior y exterior en las versiones de tracción delantera; en las versiones quattro este reparto también se realiza en el eje trasero. La diferencia de fuerzas de tracción ayuda a que el Audi TT Roadster gire de forma más ágil, y gracias a ello el conductor puede trazar las curvas de forma más precisa y con un comportamiento neutral; en el Audi TT Roadster logra un plus en dinamismo y estabilidad. El modo sport favorece especialmente una conducción deportiva, facilitando el giro y el control.

#### **Nueva línea: el diseño del espacio interior**

El interior del nuevo biplaza rodea al conductor como un traje hecho a medida. Sobre todo cuando se lleva la capota cerrada, éste crea una sensación de aislamiento y protección que nunca lleva a ser agobiante. La línea de cintura se sitúa alta, y los nuevos asientos deportivos incluyen los reposacabezas integrados; en total, pesan cinco kilogramos menos que los asientos de los modelos anteriores. Opcionalmente se ofrecen los asientos deportivos S (de serie en el Audi TTS Roadster) con regulación neumática.

Con su diseño ligero y casi flotante, el interior continúa la línea del exterior. El concepto sigue la máxima de centrarse sobre el conductor, en torno al cual se agrupan todos los elementos de control, requisito indispensable para una conducción deportiva y dinámica. Los revestimientos de las puertas y la consola central tienen formas fluidas y un diseño que transmite continuidad.

Visto desde arriba, el salpicadero se asemeja al ala de un avión; las tomas de aire redondas, otro motivo tradicional más en el Audi TT, recuerdan a las toberas de los motores de reacción, e integran los mandos de control del aire acondicionado o del climatizador automático opcional. Las boquillas de salida del aire de la climatización, elaboradas con gran precisión, son un ejemplo de la gran exigencia que Audi le pone al funcionamiento, al diseño y a la calidad del acabado de todo el interior.

#### **Alto valor: Color y tapizado**

En el nuevo Audi TT Roadster se puede elegir, en comparación con su predecesor, entre una gama de colores mucho más clara y variada, con once colores exteriores, uno de ellos exclusivo para la línea S. La oferta incluye siete colores nuevos para el Audi TT Roadster,



dos de ellos completamente nuevos en la gama Audi, el gris nano y el rojo tango. Para el Audi TTS Roadster se pueden elegir además el color de efecto cristal para el negro pantera y el llamativo azul sepang.

También hay colores nuevos en el interior. Tanto para el Audi TT como para el Audi TTS se pueden elegir tres posibilidades: junto al negro se ofrecen acabados en color gris roca y marrón. Por primera vez, los clientes podrá elegir un segundo color –gris rotor– en combinación con el acabado S line, que incluye costuras de contraste. En el Audi TTS también se ofrece además la tapicería en piel en color rojo expreso.

El equipamiento del nuevo Audi TTS incluye elementos individuales de personalización en los guarnecidos de los asientos deportivos S, en los laterales de la consola central y en los biseles de los difusores de aire. Para los amantes de los detalles, Audi ofrece muchas posibilidades para lograr un aspecto singular, con tapicerías en diferentes tipos de tela, Alcantara y piel. Los asientos deportivos S tienen en su zona central un tapizado con diseño en forma de rombo y están acabados en napa fina de alta calidad. El diseño especial azul almirante causa impresión gracias a sus diferentes colores para la tapicería de piel con costuras en contraste, aluminio oscurecido, pintura con acabados a juego y alfombrillas con una trama especial.

Para el Audi TTS, los diseñadores de Audi han desarrollado una textura técnicamente innovadora mediante láser que se utiliza en algunas zonas del salpicadero, y que con una forma en panal otorga al Audi TTS un diseño deportivo único.

### **Comodidad: el equipamiento**

El nuevo Audi TT Roadster empezará a comercializarse en España durante el último trimestre de 2014 y el Audi TTS Roadster se empezará a vender a principios de 2015. El precio base del 2.0 TFSI será a partir de 44.500 euros. El amplio equipamiento de serie incluye, entre otras cosas, los faros xenón plus, aire acondicionado y la radio MMI, y puede complementarse con numerosas opciones.

Asimismo, los sistemas de asistencia al conductor opcionales son ultramodernos. El sistema Audi side assist de serie en el 2.0 TFSI y el Audi TTS aseguran el cambio de carril de forma segura mediante el control de presencia en la parte trasera a través de un sistema de radar. El asistente de mantenimiento de carril Audi lane assist mantiene el vehículo entre las líneas que delimitan el carril con ligeras intervenciones en la dirección. El asistente de aparcamiento ayuda en las maniobras al entrar o salir en una plaza de aparcamiento. Otro sistema disponible es el reconocimiento de señales de tráfico; el sistema de recomendación de descanso es de serie.

En lo más alto del programa modular de infotainment se encuentra el sistema MMI navigation con MMI touch, que utiliza el módulo de segunda generación con el procesador





gráfico Tegra 30 de la empresa colaboradora de Audi Nvidia. El Audi TT dispone del estándar de transmisión LTE (Long Term Evolution) a bordo. El módulo complementario Audi connect ofrece, además de los ya conocidos –desde Google Earth y Google Street View hasta acceso a Twitter y Facebook– un servicio en línea personalizado. Además, también es novedad la función Online Media Streaming, que hace posible que la aplicación MMI se conecte a servicios como Napster.

El Audi phone box permite que su teléfono se acople fácilmente al coche y el micrófono del cinturón proporciona una calidad excelente al utilizar el teléfono manos libres, incluso con la capota abierta. El sistema de sonido Bang & Olufsen proporciona 680 vatios de potencia y cuenta con doce altavoces. Las cubiertas especiales de los altavoces se han diseñado en aluminio anodizado con el logotipo de los especialistas de alta fidelidad daneses. Un LED blanco hace del sistema de sonido algo único incluso por la noche.

- Fin -

**Datos de consumo\*:**

**Audi TT Roadster 2.0 TDI ultra (135 kW):**

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 4,5 – 4,3;  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 118 – 114

**Audi TT Roadster 2.0 TFSI (169 kW):**

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 6,1 – 6,0;  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 142 – 140

**Audi TT Roadster 2.0 TFSI S tronic (169 kW):**

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 6,8 – 6,7;  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 156 – 154

**Audi TTS Roadster 2.0 TFSI quattro (228 kW):**

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 7,5 – 7,3;  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 174 – 169

**Audi TTS Roadster 2.0 TFSI quattro S tronic (228 kW):**

Consumo combinado de combustible en l/100 km: 7,1 – 6,9;  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 166 – 159

\*El consumo de combustible y la emisión de CO<sub>2</sub> de cualquier vehículo varían en función de las ruedas que se utilicen y de sus neumáticos, de modo que no dependen solamente de si el vehículo realiza un uso eficiente del carburante, sino que también influye el modo de conducción y otros factores que no son de índole técnica.

- Fin -

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