



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Septiembre de 2016

Audi TT RS Coupé y TT RS Roadster: deportividad de vanguardia

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	5
Información detallada -	
• Motor	7
• Transmisión	8
• Tren de rodaje	9
• Carrocería	10
• Diseño exterior	11
• Interior	12
• Controles y pantallas	13
• Sistemas de infotainment y Audi connect	14
• Equipamiento	16
• Historia de los motores de cinco cilindros	17



Sumario

Más potentes que nunca: nuevos TT RS Coupé y TT RS Roadster

El inimitable sonido de los cinco cilindros, el empuje desbordante de sus 400 CV (294 kW) y la eficacia del sistema de tracción quattro convierten al TT RS en una fuente de sensaciones, tanto en su versión coupé como en la descapotable.

“El corazón de la segunda generación del TT RS es el nuevo motor de cinco cilindros fabricado en aluminio”, comenta Stephan Winkelmann, CEO de quattro GmbH. “Con 400 CV, gana 60 CV frente al modelo anterior. Las nuevas luces traseras Matrix OLED posicionan al deportivo compacto como líder también en tecnología”.

Grandes prestaciones: el nuevo motor de cinco cilindros

Un jurado internacional formado por periodistas de motor ha convertido al 2.5 TFSI en “Motor del Año” siete veces consecutivas. Audi ha mejorado este propulsor en todas sus áreas, con medidas que afectan al principio de construcción ligera, a la reducción de fricciones internas y al aumento de potencia. El resultado es un incremento de un 17 por ciento en las prestaciones sin que afecte a la cilindrada (2.480 cc), que permanece intacta. Con 400 CV (294 kW), es más potente que nunca. El par motor máximo de 480 Nm está disponible entre 1.700 y 5.850 rpm, lo que asegura una fantástica capacidad de empuje acompañada de un sonido inimitable. Debido a la secuencia de encendido 1-2-4-5-3 que alterna entre los cilindros adyacentes y los opuestos, se logra un funcionamiento y un sonido muy característicos. El TT RS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y el Roadster en 3,9 segundos –prestaciones de auténticos superdeportivos-. La velocidad máxima puede autolimitarse a 250 ó 280 km/h. A pesar de las prestaciones mejoradas, el consumo medio de combustible es de 8,2 l/100 km (Coupé) y 8,3 l/100 km (Roadster).

En busca del máximo placer al volante y la mejor tracción: el sistema quattro

La potencia del motor 2.5 TFSI se transmite al sistema de cuatro ruedas motrices quattro mediante la caja de cambios automática S tronic de 7 velocidades, que lleva a cabo las transiciones de una manera muy rápida. Su embrague multidisco se encarga de distribuir la potencia entre los dos ejes en función de las necesidades, lo que garantiza el máximo agarre y un mayor placer de conducción. El control selectivo de par hace que la dinámica sea aún más ágil y segura. Mediante el sistema Audi drive select, el conductor puede modificar el comportamiento de la tracción quattro, así como el de otros sistemas tales como la dirección, el cambio S tronic, el mapa del motor y las mariposas de los escapes. Los cuatro modos que lo conforman son: comfort, auto, dynamic e individual.

El tren de rodaje y su influencia en el comportamiento dinámico

A su ligereza de peso, el Audi TT RS suma un chasis deportivo que mejora las cualidades dinámicas. La dirección progresiva con reglaje específico RS establece un enlace muy cercano con el asfalto y aumenta las sensaciones al volante. En el eje delantero equipa unos



frenos delanteros con discos ventilados en el interior de unas llantas de 19 pulgadas de diámetro –20 pulgadas y más ligeras en opción–. También están disponibles en el catálogo de opciones unos discos carbocerámicos en el eje delantero. En el eje trasero la frenada queda en manos de unos discos macizos. Opcional es la suspensión deportiva RS Plus con Audi magnetic ride, que permite ajustes electrónicos mediante el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

Nueva función: luces Matrix OLED

Por primera vez en un modelo de producción en serie de Audi, la tecnología Matrix OLED (diodo emisor de luz orgánica) se emplea en los grupos ópticos traseros de forma opcional. Estos faros emiten una luz extremadamente precisa y homogénea, que además no proyecta sombras ni requiere de ningún reflector, lo que hace que sean ligeros, eficientes y muy llamativos a la vista. Cada uno contiene cuatro finas unidades, que se van haciendo pequeñas de dentro hacia fuera. La más grande de ellas lleva impreso el logotipo TT y los cuatro aros de Audi. El TT RS tiene faros LED delanteros y luces traseras LED de serie. Los primeros también se pueden pedir de forma opcional con la tecnología Audi Matrix LED.

Aerodinámica propia de un atleta: el diseño exterior

Los nuevos TT RS Coupé y TT RS Roadster rezuman deportividad a través de elementos como las grandes entradas de aire, la parrilla Singleframe que incluye un nuevo diseño de panel de abeja y un nuevo logo con la inscripción quattro, el alerón trasero fijo (opcionalmente puede ser retráctil) y las dos grandes salidas de escape ovaladas. En los laterales, los faldones de corte aerodinámico enfatizan el diseño deportivo. Las dos versiones miden 4,19 metros de longitud, 1,83 metros de ancho y 1,34 metros de alto.

Inspirado en la competición: el puesto de conducción

Los mandos de control y el display en el nuevo TT RS se centran por completo en el conductor. Toda la información se muestra en el tablero de instrumentos digital Audi virtual cockpit –de serie–, que cuenta con una pantalla de 12,3 pulgadas. En ella se pueden elegir tres vistas diferentes, entre las que se incluye una específica RS, en la que el protagonismo es para el cuentarrevoluciones y algunas informaciones relativas a la presión de los neumáticos, el par o las fuerzas G, entre otras. El cuentavueltas también incluye un indicador de cambio de marcha. Si la transmisión S tronic de 7 velocidades funciona en modo manual, unos segmentos de color verde, naranja y rojo describen una secuencia a medida que aumentan las revoluciones. Justo antes de que el motor alcance su régimen de giro máximo, todo el gráfico parpadea en color rojo.

Por primera vez en el RS, el volante deportivo de cuero con levas incluye dos mandos satélite para el encendido/apagado del motor, así como para manejar el sistema de conducción dinámica Audi drive select, independientemente de los botones multifunción. Además, el conductor puede modificar las mariposas de las salidas de escape para que cambie el sonido del motor mediante un botón situado en la consola central.



El mejor entretenimiento: infotainment y Audi connect

Audi también ofrece una gran cantidad de tecnología de información y entretenimiento de alto nivel. Entre el equipamiento de serie figura el MMI Navegación plus con MMI touch, que incluye búsqueda sin texto y control de voz con reconocimiento de lenguaje natural, así como el módulo opcional de conexión online Audi connect y el punto de acceso Wi-Fi. Mediante el Audi phone box, los teléfonos móviles compatibles con el estándar Qi se pueden cargar de forma inductiva y emparejar con la antena del coche para lograr una recepción óptima. La interfaz para teléfonos Audi smartphone interface muestra determinadas aplicaciones del móvil directamente en la pantalla del Audi virtual cockpit. La app Audi Sport Performance permite ver los tiempos por vuelta en circuito, además de la velocidad, los tiempos parciales, el ángulo de dirección, las fuerzas G, el régimen de giro del motor y la presión sobre el freno y el acelerador. También indica la posición exacta del TT RS en la pista. El sistema de audio Bang & Olufsen proporciona una espectacular experiencia de sonido a bordo.

Los precios para el mercado español del Audi TT RS Coupé parten desde 79.900 euros, y el Audi TT RS Roadster tiene un precio desde 82.910 euros.



Relación de detalles interesantes

Audi TT RS Coupé y Audi TT RS Roadster

Motor y transmisión

- Nuevo 2.5 TFSI de aluminio, con sistema de inyección directa dual, 400 CV (294 kW); 60 CV más potente y 26 kilogramos más ligero que su predecesor
- Par motor de 480 Nm entre 1.700 y 5.850 rpm
- De 0 a 100 km/h en 3,7 segundos (Coupé) y 3,9 segundos (Roadster)
- Velocidad máxima: autolimitada a 250 km/h; opcional, autolimitada a 280 km/h
- Consumo de carburante reducido a pesar del aumento de prestaciones: 8,2 l/100 km en el Coupé y 8,3 l/100 km en el Roadster
- Sonido inconfundible gracias al característico orden de encendido de los cilindros y al pulsador ubicado en la consola central que controla las mariposas de los escapes
- Transmisión S tronic de 7 velocidades con launch control

Tren de rodaje

- Tracción integral permanente quattro con embrague multidisco electrohidráulico
- Distribución variable de potencia entre los ejes delantero y trasero
- Audi drive select con cuatro modos de conducción de serie
- Suspensión deportiva RS con eje trasero de cuatro brazos; suspensión deportiva opcional RS plus con control adaptativo de amortiguación
- Altura rebajada en 10 milímetros en comparación con el Audi TT
- Ruedas de serie: llantas de 19 pulgadas con neumáticos 245/35; ruedas opcionales: llantas de 20 pulgadas con neumáticos 255/30
- Frenos delanteros con discos ventilados y perforados de serie con pinzas de ocho pistones con el logo RS, discos carbocerámicos opcionales. Frenos traseros con discos macizos
- Control electrónico de estabilización (ESC) con control selectivo del par y puesta a punto deportiva RS específica; se puede desactivar completamente

Diseño exterior y carrocería

- Diseño atlético: 4,19 m de longitud, 1,83 m de anchura y 1,34 m de altura
- Aerodinámico: Cd 0,32 para el Coupé y 0,33 para el Roadster
- Parilla Singleframe con logo quattro y trama de panal de abeja, grandes entradas de aire, spoiler en posición rebajada, alerón trasero fijo, difusor, sistema de escape RS
- Luces LED de serie; Matrix LED opcional
- Matrix OLED en la iluminación trasera, por primera vez en un modelo de producción de Audi
- Hasta 35 kilogramos más ligero que su antecesor gracias al nuevo Audi Space Frame: peso sin conductor: 1.440 kg (Coupé), 1.530 kg (Roadster)
- Roadster con capota textil y red deflectora anti viento

Diseño exterior y carrocería

- Asientos deportivos RS con reposacabezas integrados; calefacción de cabeza opcional en el Roadster
- Pantallas y controles orientados al conductor
- Audi virtual cockpit –de serie– con pantalla de 12,3 pulgadas y tres modos de vista, entre los que se incluye uno específico RS
- Volante deportivo RS forrado en cuero, con levas para el cambio y dos mandos satélite para el encendido/apagado del motor y el manejo del Audi drive select
- Capacidad del maletero: 305 litros en el Coupé y 280 litros en el Roadster



Colores y equipamiento

- Nueve colores exteriores, incluidos dos acabados específicos RS: gris Nardo y rojo Montmeló
- Tapicería específica RS con costuras en forma de diamante y perforaciones en dos colores
- Tres acabados interiores a elegir, a los que se suma un elegante paquete de equipamiento firmado por Audi exclusive
- Paquetes RS design en rojo y gris, y varios paquetes de cuero disponibles como opción
- Inserciones en aluminio Race y, opcionalmente, en carbono

Infotainment

- Segunda generación de la plataforma modular de infotainment
- MMI Navegación plus con MMI touch de serie, que incluye búsqueda sin texto y control de voz con reconocimiento de lenguaje natural, módulo de conexión online Audi connect y el punto de acceso Wi-Fi opcional.
- Audi connect con módulo LTE
- Aplicación gratuita Audi MMI connect
- Audi phone box con carga inductiva
- Audi smartphone interface para Android e iOS, nueva en el TT RS
- Aplicación Audi Sport Performance para medir los tiempos por vuelta en circuito. Incluye información relativa al régimen de giro del motor, marcha engranada, ángulo de dirección y fuerzas G.
- Sistema de sonido Bang & Olufsen
- Micrófonos en el cinturón de seguridad en el Roadster



Información detallada

TT RS Coupé y TT RS Roadster – placer de conducción al más alto nivel

De 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, velocidad máxima de 280 km/h, 400 CV de potencia: con el nuevo motor de aluminio de cinco cilindros, el TT RS Coupé y el TT RS Roadster ofrecen un rendimiento excepcional. Audi, una vez más “A la vanguardia de la técnica”, ofrece el Audi virtual cockpit, un sistema de infotainment integral y, por primera vez en un modelo de producción en serie de la marca, las luces traseras Matrix OLED.

“Audi alcanzó el éxito en la competición en los años 80 con la combinación del motor de cinco cilindros y la tracción quattro”, comenta Stephan Winkelmann, CEO de quattro GmbH. “En el nuevo TT RS, estamos transfiriendo esta potente mezcla de tecnología al presente. Hoy en día, esto se traduce en una potencia de 400 CV, la mejor tracción posible bajo cualquier circunstancia y un gran placer de conducción. Y todo ello, con un menor consumo de combustible”.

Motor

El propulsor de cinco cilindros es un clásico actual. Un jurado internacional de periodistas de motor ha elegido al 2.5 TFSI “Motor del Año” siete veces seguidas. Ahora, Audi sube la apuesta con un motor turbo de nuevo desarrollo para el TT RS.

Más ligero y potente que nunca: el 2.5 TFSI

El cinco cilindros logra un 17 por ciento más de potencia sin modificar su cilindrada de 2.480 cc. Los 400 CV (294 kW) se traducen en un valor específico de 161,3 CV por litro. El par máximo de 480 Nm está disponible a partir de 1.700 rpm y se mantiene constante hasta 5.850 rpm. El nuevo Audi TT RS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos; el Roadster lo hace en 3,9 segundos. La velocidad máxima de serie está autolimitada a 250 km/h, aunque puede aumentar hasta 280 km/h bajo pedido.

Con menos de 50 centímetros de longitud, el motor 2.5 TFSI es extremadamente compacto y 26 kilogramos más ligero que su predecesor. El bloque, que está realizado en aluminio, ahorra 18 kg. El peso total del coche y su distribución entre ejes se benefician de esto. Una serie de medidas contribuyen a reducir las fricciones internas al tiempo que se incrementa la potencia. Los cilindros tienen un recubrimiento de plasma, los cojinetes principales del cigüeñal reduce su diámetro en 6 milímetros y también gracias a que el cigüeñal tiene nuevos espacios huecos, consigue reducir su peso en 1 kilogramo. Los pistones de aluminio integran canales para la refrigeración del aceite. En la fase de calentamiento tras un arranque en frío, la bomba de agua no deja circular el refrigerante por la culata para que el motor alcance su temperatura óptima de funcionamiento más rápidamente. Esto reduce el coeficiente de fricción y el consumo de combustible.



El intercambio de gases está diseñado para ofrecer un alto rendimiento. El gran turbocompresor fuerza el aire de admisión en las cámaras de combustión a una presión de hasta 1,35 bar. El intercooler, con su nivel de eficiencia del 80 por ciento, reduce la temperatura para alcanzar el mayor porcentaje de oxígeno posible. Los árboles de levas de admisión y escape se pueden ajustar según sea necesario. En el lado del escape, el Audi valvelift system (AVS) cambia la duración de la apertura de las válvulas dependiendo del acelerador y la velocidad de giro del motor en dos niveles: uno está enfocado a moderar el consumo de carburante a carga baja y parcial; el otro sirve para ofrecer una respuesta del acelerador más espontánea y un empuje más elevado a plena carga. Para mejorar la mezcla, el nuevo 2.5 TFSI trabaja con un sistema de inyección dual, que permite la opción de inyectar el combustible en el colector de admisión o directamente en la cámara de combustión. La duración y el tipo de inyección se pueden optimizar de forma variable en cada momento de funcionamiento del motor.

El inimitable sonido de los cinco cilindros

El 2.5 TFSI tiene un intervalo de encendido de 144 grados. Debido a la secuencia de ignición 1-2-4-5-3, se alterna entre los cilindros adyacentes y los que están más separados, lo que provoca un funcionamiento y un carácter muy concretos. El número impar de cilindros genera unas frecuencias armónicas que acompañan al tono básico. La unidad de control del motor también contribuye a lograr ese sonido inconfundible. Cuando se pisa a fondo el acelerador, unos flaps o mariposas situados en el sistema de escape se abren para aumentar el sonido. El conductor puede modificar la apertura de estas mariposas tanto con el escape RS de serie como con el escape deportivo opcional RS –con salidas pintadas en color negro– simplemente presionando un pulsador ubicado en la consola central.

Más potencia, menos consumo

A pesar del aumento de potencia en 60 CV, el Audi TT RS consume 0,3 l/100 km menos de combustible en el ciclo NEDC que su predecesor. Esto no sólo es atribuible a las mejoras realizadas en el propio motor, sino también al sistema start-stop y al de recuperación de energía. El Coupé firma un consumo medio de 8,2 litros cada 100 kilómetros, que corresponde a unas emisiones de 187 g/km de CO₂; el Roadster consume de media 8,3 litros y emite 189 g/km de CO₂.

Transmisión

La rapidísima caja de cambios S tronic de 7 velocidades es de serie en los nuevos Audi TT RS. Esta transmisión de doble embrague impresiona con su alto nivel de eficiencia y su largo desarrollo final –las primeras marchas son cortas y la séptima tiene un desarrollo largo para reducir el consumo–. Un intercambiador de calor regula la temperatura del aceite de la transmisión; un nuevo engranaje cónico con respecto al eje de transmisión permite reducir el peso en unos 2 kg. El conductor puede manejar el cambio S tronic mediante el selector o las levas –de serie– del volante deportivo forrado en cuero. El sistema launch control



gestiona la arrancada con una tracción óptima, que permite al TT RS acelerar desplegando todo su potencial.

Tren de rodaje

El nuevo TT RS utiliza la tracción permanente quattro. El embrague multidisco de accionamiento electrohidráulico es compacto y ligero y su posición al final del árbol de transmisión beneficia la distribución de peso entre ejes. El nuevo software del sistema calcula constantemente el par que distribuye a las ruedas traseras. En comparación al modelo anterior, esta operación se hace de forma más precisa ya que el mecanismo de control es capaz de tener en cuenta el estado de la conducción de una forma más eficaz. El resultado es que el TT RS es más ágil sobre el asfalto. El software registra el par del eje trasero y, en base a esto, calcula la energía eléctrica que controla la bomba de aceite. La presión hidráulica resultante junta los discos con hasta 40 bar de presión y de ese modo transfiere el par al eje posterior.

Si el nuevo TT RS se encuentra en una curva a alta velocidad, el embrague puede redirigir parte de la potencia al eje trasero. En los cambios de peso, la distribución de par garantiza que gire con más precisión en la curva. Al límite, el sistema quattro opera en estrecha colaboración con el control selectivo de par, una función de software inteligente que forma parte del control electrónico de estabilización (ESC) y que se encarga de frenar las ruedas interiores muy ligeramente para transferir una mayor fuerza lateral. Gracias a ello la conducción es más dinámica y fluida.

Los desarrolladores han hecho una puesta a punto específica RS al ESC y al control de tracción. Además del modo más restrictivo existe uno deportivo en el que los controles intervienen más tarde, de manera que permite al conductor experimentar un mayor placer de conducción ya que se pueden hacer derrapadas controladas sobre superficies de baja adherencia. Si se pulsa el botón del ESC durante más de tres segundos, el sistema se desactiva completamente para dejar paso a una conducción muy deportiva.

El control del sistema quattro está integrado en el Audi drive select por primera vez en el TT RS. Los modos disponibles son: comfort, auto, dynamic e individual. También influye sobre la transmisión S tronic de 7 velocidades, la dirección, el motor y el escape. En el modo dynamic, el embrague multidisco envía la potencia al eje trasero más pronto y en mayor grado. Todos los elementos anteriormente mencionados se pueden configurar libremente en el modo individual.

Tecnología punta para disfrutar de la conducción: la suspensión deportiva RS

Las modificaciones específicas hacen que la suspensión de cuatro brazos del eje trasero sea aún más precisa. La dirección progresiva tiene, asimismo, una puesta a punto específica RS. Su cremallera está diseñada para que se vuelva cada vez más directa en los giros. Los nuevos TT RS se mueven ágilmente con poco esfuerzo de dirección y se mantienen firmes en los



apoyos en curva. La dirección progresiva transmite información constante sobre la carretera a las manos de quien lo conduce.

Las especificaciones para muelles y amortiguadores son firmes. Además, la altura de la carrocería está rebajada en 10 milímetros frente a cualquier otro Audi TT. Esto es así tanto en la suspensión de serie como en la deportiva opcional RS plus con Audi magnetic ride. Esta última utiliza un fluido especial de hidrocarburo con partículas magnéticas de tamaño microscópico y un campo magnético para variar la amortiguación en los modos auto, comfort y dynamic vía Audi drive select. En el modo dynamic el comportamiento es más ágil, las ruedas apoyan de una manera muy precisa durante los giros y los balanceos de la carrocería se suprimen en gran medida. La suspensión Audi magnetic ride también contiene el cabeceo durante las frenadas.

Potente combinación: ruedas y frenos

Los TT RS Coupé y Roadster vienen de serie con llantas de aleación de 19 pulgadas en diseño 'polygon' de cinco brazos, con neumáticos de medida 245/35. De forma opcional, Audi pone a disposición del cliente unas llantas ligeras de 20 pulgadas, inspiradas en la competición, con diseño 'rotor' de siete brazos y neumáticos de medida 255/30. Ambas llantas están disponibles en color plata, titanio mate o negro antracita brillante. Los bujes encastados de las llantas de 20" están inspirados en el Motorsport.

El sistema de frenos del nuevo TT RS es realmente efectivo. Los discos delanteros están perforados, internamente ventilados y tienen un diámetro de 370 milímetros. Además, tienen una gran capacidad para disipar rápidamente el calor. Las pinzas de ocho pistones con el logo RS están pintadas en negro (opcionalmente en rojo). Como alternativa se puede montar un equipo de frenos con discos carbocerámicos, que son especialmente ligeros y resistentes a la abrasión. En este caso, las pinzas van pintadas en color gris. Por su parte, el eje trasero dispone de discos macizos de 310 milímetros de diámetro.

Carrocería

El nuevo TT RS Coupé tiene un peso en vacío (sin conductor) de 1.440 kilogramos -35 kg menos que su antecesor-. Cada uno de sus 400 caballos se encarga de mover 3,6 kg. El peso en vacío del nuevo TT RS Roadster es de 1.530 kg y su relación peso potencia es de 3,8 kg/CV. La carrocería del descapotable incluye refuerzos adicionales en comparación al coupé. Los pilares A de aluminio cuentan con un segundo pilar de acero, que a su vez encierra un tubo adicional, también de acero. Una nervadura interna de acero proporciona una mayor resistencia a los marcos de aluminio. Los tirantes diagonales diseñados específicamente para las versiones RS refuerzan la parte trasera. Una pared realizada con dos perfiles de acero separa el habitáculo de la zona de carga; esto reemplaza el elemento transversal del suelo del Coupé. Las barras antivuelco de acero están integradas en la parte superior de la mencionada pared.



La capota: apertura y cierre en diez segundos

El techo practicable del TT RS Roadster es una capota de material textil con aislamiento acústico y mecanismo automático. Su estructura está hecha a base de magnesio, aluminio, acero y polímero, y su peso es de 39 kilogramos, tres menos que en el modelo anterior.

El techo de lona se sitúa en una posición baja y se asienta de una forma suave sobre la carrocería. Las ventanillas laterales son cortas. Al abrirse, la capota adopta una forma de Z y se pliega formando un paquete compacto. Tras este paso, se guarda en un compartimento de aluminio que no resta espacio al maletero. El mecanismo eléctrico de plegado/desplegado realiza las maniobras en diez segundos, a velocidades de hasta 50 km/h. Mientras se realiza la maniobra, unos gráficos en la pantalla del Audi virtual cockpit muestran el proceso tal y como va sucediendo. Si el techo pierde tensión, los dos motores eléctricos se encargan de devolverlo a su estado original.

El aislamiento térmico y acústico del TT RS Roadster es excepcional. La capa que se sitúa por encima de la cabeza juega un papel importante, igual que las otras cinco capas que, juntas, suman un grosor de apenas 15 milímetros. Los niveles de ruido procedentes del viento y la carretera que llegan al interior se han reducido de forma considerable en comparación a la generación anterior. Audi ofrece un deflector de serie para mitigar el efecto del viento en el habitáculo. De manera opcional se puede montar un sistema de calefacción para la cabeza en los asientos deportivos.

Diseño exterior

Los nuevos TT RS Coupé y Roadster también sobresalen en su diseño exterior. Tres cifras resumen sus proporciones: 4,19 metros (longitud), 1,83 metros (anchura), y sólo 1,34 metros (altura). Los diseñadores de Audi han logrado mantener las líneas atemporales y puristas del TT original, pero al mismo tiempo han sabido reinterpretar numerosos elementos.

La vanguardia deportiva se ha perfeccionado de manera significativa en comparación al TTS. La parrilla tridimensional Singleframe porta un logotipo quattro en la parte baja y resulta aún más llamativa gracias a su nueva rejilla con trama de panal de abeja. Las entradas de aire, tras las cuales se ubican los radiadores de agua adicionales, comparten el mismo diseño y cuentan con un perfil que las rodea y unas barras que las dividen. Una perfil remata la entrada de aire en su mitad inferior. Las luces LED forman parte de la dotación de serie; las luces Matrix LED que controlan la iluminación de forma inteligente y con un alto grado de flexibilidad figuran disponibles como opción.

En la parte trasera, el alerón fijo RS que se asienta sobre dos finas estructuras, se convierte en un elemento realmente llamativo. Forma parte del concepto de aerodinámica que define al coche y contribuye a mejorar las prestaciones y la eficiencia. Audi ofrece ambas carrocerías del TT RS con un spoiler extensible de accionamiento automático bajo pedido. Bajo el paragolpes posterior aparece un difusor formado por cuatro lamas verticales, en



cuyos extremos figuran las salidas de escape elípticas. En los laterales, el protagonismo queda en manos de unos faldones de diseño espacialmente cuidado. El resultado de todo esto es un bajo coeficiente Cd de 0,32 para el Coupé y 0,33 para el Roadster.

Inédito en un Audi de producción en serie: faros traseros Matrix OLED

El TT RS está equipado con luces traseras LED de serie. En opción, se puede optar a una innovación: las luces traseras Matrix OLED (diodo emisor de luz orgánica) con diseño 3D. Su luz plana es extremadamente homogénea y precisa, no forma sombras ni requiere reflectores o guías de luz. Esto hace que las unidades OLED sean eficientes y ligeras.

En cada faro trasero hay cuatro finas unidades, que se van haciendo pequeñas de dentro hacia fuera. La más grande de ellas lleva impreso el logotipo TT y los cuatro aros de Audi. Al iniciar el encendido se crea un auténtico espectáculo: la luz recorre las cuatro unidades describiendo un rápido bucle. Los intermitentes dinámicos, que van en la dirección que el conductor pretende tomar, se sitúan en la esquina inferior de los grupos ópticos traseros. Los reflectores, la luz de marcha atrás y las luces antiniebla traseras se posicionan en la parte superior.

Gran variedad: pintura y acabados

Audi ofrece las dos variantes en nueve colores, incluidos los dos específicos de las versiones RS –gris nardo y rojo Montmeló, ambos metalizados–. Además, numerosos acabados de pintura personalizables están disponibles mediante el programa Audi exclusive. Los paquetes opcionales aluminio mate y negro brillante ponen el acento en la parrilla Singleframe, las entradas de aire, el alerón trasero y el difusor.

Interior

El tenso diseño exterior de los nuevos modelos TT RS tiene su continuación en el interior. El puesto de conducción con su estilizado salpicadero se caracteriza su línea despejada y por una clara distribución. La amplia consola central está inclinada hacia el conductor. Resultan particularmente llamativos los difusores circulares del sistema de ventilación, situados en posición central, y que alojan los mandos para el sistema de climatización de confort. Estos incluyen los controles para los asientos calefactados, la temperatura, el modo de recirculación, la distribución y la potencia del flujo de aire. Pequeños displays en el centro de las salidas de aire muestran la configuración seleccionada.

El conductor y el pasajero delantero cuentan con asientos deportivos RS situados en una posición baja. Resultan particularmente ligeros, incluyen reposacabezas integrados y los laterales están claramente definidos y opcionalmente pueden ajustarse de forma neumática. La tapicería en Alcantara incluye costuras en forma de diamante y logotipos RS grabados decoran los respaldos. La tapicería específica de los asientos RS en cuero napa fina perforado, también con patrón de diamantes, resulta aún más elegante. Está disponible en cuatro combinaciones de color: negro/gris, negro/rojo, marrón Murillo/gris y marrón palomino/gris. La superficie del salpicadero cuenta con una estructura en panal de abeja,



que proporciona una apariencia técnica y al mismo tiempo deportiva. La textura en forma poligonal se crea eliminando dos décimas de milímetro de material de la superficie en múltiples pasos mediante láser, y cada polígono de los que se compone la estructura en forma de panal está alineado con precisión con los bordes laterales del salpicadero, para crear un patrón claro y lineal. Las inserciones decorativas son en Aluminio Race y opcionalmente en carbono. Los paquetes de diseño RS en rojo y en gris subrayan el color interior, incluyendo los difusores de aire, los cinturones de seguridad y las alfombrillas con el logo RS. Competan la gama varios paquetes de cuero que mejoran aún más distintos elementos del interior.

El nuevo Audi TT RS es un deportivo con un alto nivel de practicidad para el uso a diario. En el caso del Coupé 2+2 el compartimento para el equipaje ofrece una capacidad de 305 litros, que puede incrementarse hasta los 712 litros abatiendo los respaldos de los asientos traseros. El maletero del Roadster tiene una capacidad de 280 litros y cuenta con una compuerta practicable en la pared que separa el compartimento de carga del habitáculo.

Controles y pantallas

El sistema de infotainment de los nuevos TT RS es de última generación, con una estructura de menús basada en las de los últimos smartphones. Las jerarquías son planas y los servicios más utilizados se accede en pocos pasos. Los conductores pueden controlar todas las funciones importantes sin tener que apartar las manos del volante, como en un coche de carreras. Además de los botones multifunción para el teléfono, la navegación, los sistemas multimedia y el control por voz, el volante deportivo RS de serie forrado en piel y con levas de cambio también está equipado con dos mandos satélites de gran tamaño. Se utilizan para el encendido y la desconexión del motor y para configurar el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

En el sistema MMI Navegación plus de serie, su superficie incluye el MMI touch sensible al tacto, que puede utilizarse para introducir caracteres y realizar múltiples gestos con los dedos. Los conductores pueden desplazarse o hacer zoom en esta superficie táctil de la misma forma en que lo hacen con sus teléfonos móviles. Los interruptores basculantes para las funciones más importantes –Navegación/Mapa, Teléfono, Radio y Media– se encuentran situados por encima del mando giratorio del MMI, mientras que el botón del menú principal y el de retroceso se localizan debajo de la rueda táctil. Los botones situados a la derecha y a la izquierda abren menús de contexto y funciones adicionales.

MMI search: búsqueda mediante texto libre

La función MMI search de búsqueda mediante texto libre sugiere respuestas después de haber introducido sólo unas cuantas letras, teniendo en cuenta la ubicación del vehículo. Durante la búsqueda de un lugar para comer, por ejemplo, el conductor sólo tiene que introducir el nombre del restaurante y las primeras letras de la ciudad –en cualquier lugar de Europa– para que aparezca una lista de sugerencias con sus direcciones. La búsqueda de canciones o emisoras de radio funciona de forma similar.



Control por voz con lenguaje natural: ¿dónde puedo repostar?

Estas funciones se complementan con el sistema de control por voz mediante lenguaje natural, que entiende las preguntas y los comandos en lenguaje cotidiano. Para establecer una llamada telefónica con un contacto es suficiente con decir “quiero hablar con Peter Mueller” o “Conéctame con Peter Mueller”. El sistema de navegación responde a preguntas tales como “¿Dónde puedo repostar?” o “¿Dónde está la siguiente área de descanso?” Los comandos de voz pueden incluso utilizarse para reproducir archivos de música y seleccionar emisoras de radio. En el Roadster, los micrófonos del sistema manos libres se integran en los cinturones de seguridad, lo que asegura una alta calidad de audio, incluso con el techo abierto.

Audi virtual cockpit con modo específico RS

El Audi virtual cockpit se utiliza para todos los elementos de la instrumentación en los TT RS. La pantalla TFT de 12,3 pulgadas tiene una resolución de 1440 x 540 píxeles y presenta la información de forma detallada, con elaborados gráficos. Los diales de los instrumentos virtuales se refrescan hasta 60 veces por segundo, por lo que el movimiento de las agujas es absolutamente fluido, incluso en plena aceleración.

Los conductores pueden elegir entre tres modos utilizando el botón “View” situado en el volante multifunción. En la vista clásica dominan el velocímetro y el tacómetro. En el modo Infotainment estos relojes son más pequeños, prestando mayor atención al mapa de navegación y a las listas de los menús Teléfono, Radio y Media. En modo RS, la instrumentación está dominada por un tacómetro con el velocímetro integrado, alrededor del cual se pueden configurar otras pantallas con información como el par, la potencia, la presión de los neumáticos o las fuerzas G. El tacómetro también hace las veces de indicador del momento de cambio: si el cambio S tronic de siete velocidades funciona en modo manual, segmentos de color verde, naranja y rojo se activan de forma secuencial según aumentan las revoluciones. Justo antes de que el motor alcance el límite, la escala se vuelve roja al completo.

Infotainment y Audi connect

El sistema de infotainment tope de gama es el MMI Navegación plus con MMI touch, un avanzado y versátil centro multimedia. Dispone de dos lectores de tarjetas, e Audi Music Interface (AMI) para conectar dispositivos reproductores de música portátiles, una unidad DVD, conexión Aux-in e interface bluetooth para teléfono manos libres y audio en streaming. Completan la dotación 10 GB de almacenamiento flash para archivos de música, ocho altavoces y un display que muestra la limitación de velocidad basándose en el mapa del sistema de navegación. El punto de acceso Wi-Fi permite a los pasajeros navegar por Internet desde sus dispositivos móviles siempre y cuando se solicite el opcional de Audi connect.



Novedad: Audi smartphone interface y Audi Sport Performance app

La interfaz de teléfono Audi smartphone interface, que integra Apple Car Play y Android Auto en el coche, está disponible por primera vez en los TT RS, y hace posible seleccionar aplicaciones de terceros como el teléfono, la navegación o la música, que pueden replicarse desde el smartphone al Audi virtual cockpit utilizando la conexión USB. El contenido es fácilmente accesible a través del volante multifunción, de los comandos de voz y del pulsador giratorio del MMI.

Una característica nueva es la aplicación Audi Sport Performance app, que permite comparar tiempos por vuelta. El conductor elige un circuito de la base de datos, o de forma alternativa puede crear una ruta a monitorizar utilizando Google Maps o al desplazarse con el vehículo. La aplicación muestra en la pantalla del teléfono la velocidad, el tiempo de diferencia, el ángulo de giro de la dirección, las fuerzas G, el régimen de giro del motor y la presión sobre los pedales del acelerador y el freno.

Los conductores también pueden ver su posición actual en el circuito en Google Maps utilizando la señal GPS. La aplicación extrae los datos de la electrónica de a bordo vía Wi-Fi, y los datos registrados en el teléfono pueden exportarse en un momento posterior. La aplicación también permite crear múltiples perfiles de conductores. Su uso está permitido únicamente en circuitos cerrados, no en la vía pública. Está disponible para sistemas operativos iOS y Android, y se puede descargar desde las respectivas tiendas online.

Navegando por la web a alta velocidad: servicios online y la app Audi MMI connect

El módulo Audi connect es el complemento ideal para el sistema MMI Navegación plus. Utiliza el rápido estándar 4G -LTE- para hacer posible disfrutar de los servicios de Internet de la marca en el coche, incluyendo la navegación con Google Earth y Google Street View, información sobre el tráfico, viajes y aparcamientos, y también acceso a Twitter.

La aplicación gratuita Audi MMI connect app, que los clientes pueden descargar desde la tienda online de Google Play o en el App Store, ofrece aún más posibilidades. Los conductores pueden comprobar dónde está estacionado su TT RS, mostrar las citas programadas en el calendario de su teléfono móvil en el Audi virtual cockpit o utilizar la ubicación de una reunión de la agenda como destino en el sistema de navegación, y guardar como contacto el teléfono de la persona con la que tiene la reunión. La aplicación también proporciona acceso a música en streaming de emisoras de radio online y permite acceso a los servicios de Aupeo! y del portal musical Napster. Los datos se transfieren desde el smartphone al MMI mediante Wi-Fi. Además, también existe la posibilidad de consultar información de tráfico y de viajes. Una ventaja de la aplicación Audi MMI connect es que -al igual que Audi connect- el conductor puede controlar todas las funciones a través del sistema MMI, ya que el contenido se muestra en el Audi virtual cockpit, por lo que pueden seguir prestando toda su atención a lo que sucede en la carretera.



Recarga por inducción: el Audi phone box

El Audi phone box, situado en la consola central, conecta de forma inalámbrica el teléfono móvil a la antena del vehículo, garantizando la mejor recepción posible. La recarga por inducción según el estándar Qi permite cargar la batería de los smartphones sin utilizar cables. Con este sistema, la corriente fluye por inducción desde una bobina situada en la base del sistema de recarga hasta la bobina del receptor en el teléfono.

680 vatios, 12 altavoces: el sistema de sonido Bang & Olufsen Sound System

En su configuración de serie, ocho altavoces se encargan de inundar de sonido el habitáculo; con el sistema opcional Audi sound system, el número de altavoces aumenta a nueve.

El sistema Bang & Olufsen Sound System cuenta con 12 altavoces –incluyendo dos cajas de graves en las puertas– y una potencia de 680 vatios, para conseguir un sonido envolvente fascinante. En vez de pequeños orificios, sus biseles cuentan con pequeñas acanaladuras, mientras que los altavoces de graves tienen elementos de aluminio anodizado con el logo de los especialistas daneses en alta fidelidad. Por la noche, estilizadas guías realizadas con LED emiten una luz blanca.

Equipamiento

Comercializados bajo la marca Audi Sport, los nuevos modelos TT RS se lanzarán al mercado europeo en otoño de 2016. Los precios para el TT RS Coupé parten desde 79.900 euros, y el TT RS Roadster tiene un precio desde 82.910 euros. Ambos modelos ofrecen una completa dotación de serie, incluyendo desde faros LED y espejos retrovisores calefactados hasta asientos deportivos RS con reposacabezas integrados, volante deportivo RS multifunción forrado en piel y climatizador automático de confort. Otros elementos destacados son la dirección progresiva, la tracción quattro, el sistema de conducción dinámica Audi drive select, el Audi virtual cockpit y el MMI Navegación plus.

El sistema Audi parking system plus de serie proporciona ayuda para que las maniobras de estacionamiento se realicen de forma fácil y segura. Informa al conductor con señales visuales y acústicas, además de con las líneas de referencia. La lista de equipamiento de serie también incluye el sistema de frenada de emergencia multicolidión, que se activa después de un accidente y previene el movimiento incontrolado del vehículo.

El Audi active lane assist, otro elemento de serie, se activa a 65 km/h; identifica las líneas que delimitan los carriles en la carretera a través de la cámara de video situada en el espejo retrovisor interior, y actúa sobre la dirección para ayudar al conductor a mantener el coche en el carril si el vehículo se aproxima a una línea sin haber activado los intermitentes.

Los TT RS también ofrecen numerosas opciones, entre las que se encuentran los discos de freno delanteros carbocerámicos, luces traseras Matrix OLED, faros Matrix LED, suspensión deportiva RS con control adaptativo de la amortiguación y una amplia gama de elementos de infotainment. Audi ofrece para los TT RS el sistema de reconocimiento de señales de



tráfico, que compara los datos con el sistema de navegación para indicar límites de velocidad, señales auxiliares y zonas con prohibición de adelantamiento.

El Audi side assist ayuda al conductor a cambiar de carril: sus sensores de radar advierten mediante una brillante luz LED situada en los retrovisores de la presencia de un coche en el ángulo muerto, o si un coche se aproxima rápidamente por detrás.

La historia de los motores de cinco cilindros

El motor 2.5 TFSI de cinco cilindros de los nuevos TT RS continúa con una gran tradición: Audi utilizó los motores de cinco cilindros con gran éxito en los rallyes a principios de la década de los '80. En la actualidad, proporcionan una emocionante experiencia de conducción en los coches de producción de la marca de los cuatro aros. Los potentes y versátiles motores de cinco cilindros han perfeccionado su carácter deportivo, realizando una importante contribución al lema de Audi, "A la vanguardia de la Técnica".

El cinco cilindros de gasolina se estrenó en 1977 en el Audi 100 5E. Un moderno sistema de inyección contribuía a la eficiencia y a una destacada entrega de potencia: con una cilindrada de 2,1 litros, alcanzaba los 136 CV (100 kW). En 1978, le siguió un diésel atmosférico con 2 litros de cilindrada y 70 CV (51 kW). Un año más tarde debutó el primer cinco cilindros de gasolina con sobrealimentación mediante turbocompresor, otro logro pionero de Audi. Propulsaba al nuevo tope de la gama, el Audi 200 5T, con una potencia de 170 CV (125 kW) y un par máximo de 265 Nm. Al año siguiente este motor demostró su potencial en el Audi quattro de 1980: con turbocompresor, intercooler y tracción permanente quattro, configurando un nuevo paquete tecnológico para su utilización en la carretera y en competición. Cuando se inició la comercialización ofrecía 200 CV (147 kW). El Audi Sport quattro de 1984, que fue la base para un nuevo Grupo B de rallyes, estaba propulsado por una nueva versión fabricada en aluminio y con cuatro válvulas por cilindro, que ofrecía 306 CV (225 kW).

En los coches de carreras para el Campeonato del Mundo de Rallyes, el cinco cilindros demostró su inmenso potencial, llegando a desarrollar hasta 476 CV (250 kW). Incluso después de que Audi dejase los rallyes, siguió cosechando destacados éxitos: El Audi Sport quattro S1 E2, con el que Walter Röhrl ganó la subida al Pikes Peak en 1987, rendía 598 CV (598 kW). Y el IMSA-GTO dominó las carreras de turismos en los Estados Unidos en 1989 con sus 720 CV (530 kW) y una cilindrada de poco más de 2 litros.

En sus modelos de producción en serie, Audi ha utilizado diferentes variantes del motor de cinco cilindros. El Audi RS2 con 315 CV (232 kW) debutó en 1994, convirtiéndose en el creador de una nueva categoría, la de los coches familiares deportivos. La configuración de cinco cilindros también alcanzó un gran éxito entre los diésel: El Audi 100 TDI de 1989, con su motor de 2,5 litros de inyección directa y 120 CV (88 kW), es un hito en la historia del automóvil.



A mediados de la década de 1990, los nuevos motores V6 reemplazaron gradualmente a los cinco cilindros. La reaparición llegó en 2009, con turbocompresor e inyección directa, en el Audi TT RS. Con una cilindrada de 2,5 litros, el motor situado en posición transversal rendía 340 CV (250 kW). En 2013 le siguió el TT RS plus, con 360 CV (265 kW).

-Fin-

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi TT RS Coupé :

Consumo combinado en l/100 km: 8,4 – 8,2;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 192 – 187

Audi TT RS Roadster :

Consumo combinado en l/100 km: 8,5 – 8,3;
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 194 – 189

Las cifras de consumo y emisiones dependen del conjunto de llantas/neumáticos utilizado

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

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. En el segundo semestre de 2016, Audi iniciará la producción del Q5 en San José Chiapa (México). Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen quattro GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2015, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,8 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.245 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 54.800 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.420 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.800 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.