



## Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi  
Tel: +34 91 348 86 11 / 12  
E-mail: nacho.gonzalez@audi.es  
E-mail: alejandro.martin@audi.es  
<http://prensa.audi.es>

Julio 2018

### INFORMACIÓN DE PRODUCTO

## Los nuevos Audi TT y Audi TTS

|  |          |
|--|----------|
| <b>Información resumida</b>                                    | <b>2</b> |
| La información más importante de los nuevos Audi TT y Audi TTS |          |
| <b>Lo más destacado</b>  | <b>6</b> |
| Los puntos clave, de un vistazo                                |          |
| <b>Información detallada</b>                                   | <b>7</b> |
| Todo lo que necesitas saber sobre el Audi TT y el Audi TTS     |          |
| ▶ Diseño exterior y carrocería                                 | 7        |
| ▶ Motores  | 9        |
| ▶ Transmisión  | 10       |
| ▶ Chasis   | 10       |
| ▶ Interior   | 11       |
| ▶ Mandos de control y pantallas                                | 11       |
| ▶ Infotainment y Audi connect                                  | 12       |
| ▶ Sistemas de asistencia a la conducción                       | 12       |
| ▶ Versión especial Audi TT 20 years                            | 13       |
| ▶ Audi TTS   | 13       |
| ▶ Precios y equipamiento                                       | 15       |
| ▶ Historia   | 16       |



Información resumida

## **Los nuevos Audi TT y Audi TTS – la actualización de un icono del diseño**

**Veinte años después del lanzamiento del TT original, la tercera generación del mítico modelo recibe una importante actualización. El icono de la marca sale a escena con un diseño refinado y deportivo, una oferta de motores más potentes y un equipamiento de serie superior. Para celebrar el aniversario, Audi ha creado una edición especial, de producción limitada a 999 unidades, con numerosos detalles que recuerdan a los concept cars que anticiparon la llegada del Audi TT. También el TTS, la versión tope de gama, es ahora más atractiva que nunca.**

La primera generación del Audi TT hizo su debut en 1998. Tres años antes, la firma de los cuatro aros presentó este modelo como un concept, primero en el Salón del Automóvil de Frankfurt en forma de coupé, y posteriormente en el Salón de Tokio en su variante Roadster. Muy poco tiempo después de aterrizar en el mercado, el TT ya se había convertido en toda una referencia dentro del segmento de los compactos deportivos. El Audi TT representa el placer de conducción, el diseño y el cuidado por el detalle. Esto último queda patente a través de elementos como las inserciones de aluminio en el puesto de conducción, el diseño progresivo de las llantas, el pomo redondo de la palanca de cambios, la característica tapa del depósito de combustible inspirada en el mundo de la competición o el sistema de escape con salida doble. Todo esto, junto a sus líneas marcadamente geométricas, han creado una legión de seguidores en todo el mundo.

### **Refinado y con una mejor dotación de equipamiento**

Coincidiendo con los 20 años de vida del TT, la marca pone de manifiesto el carácter de su modelo deportivo. Audi ha optado por refinar el diseño, aumentar las prestaciones y mejorar el equipamiento de serie. Así, desde la versión básica se incluyen elementos como la instrumentación digital Audi virtual cockpit, el sistema de conducción dinámica Audi drive select, la llave y el climatizador automático de confort, sensores de luces y lluvia, los espejos retrovisores exteriores calefactados, el paquete de iluminación LED interior o el volante multifunción plus, que permite manejar el sistema de infotainment mediante el control por voz. También forman parte de la dotación de serie los puertos USB con retroiluminación y el Bluetooth para emparejar dispositivos móviles.

### **Deportividad: el diseño exterior**

Masculino y aún más deportivo: así es el nuevo TT visto desde fuera. La parte frontal queda presidida por la parrilla tridimensional Singleframe y por las grandes entradas de aire, que enfatizan la anchura del coche ya desde la versión de acceso. Las líneas que dibujan la zaga acentúan, una vez más, la horizontalidad del nuevo TT. Un elemento claramente reconocible es la tapa del depósito de combustible, que no esconde ningún tapón debajo. Al abrirla, el conductor directamente introduce el boquerel de la manguera de repostaje, como si de un coche de competición se tratase. Los sistemas de iluminación con tecnología LED y Matrix LED están

*Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)*



disponibles como opción e integran intermitentes dinámicos. El paquete exterior opcional S line subraya la deportividad del TT.

Los Audi TT Coupé y Roadster miden 4,19 metros de largo. Ambas carrocerías cuentan con voladizos cortos y su distancia entre ejes es de 2,51 metros. El nuevo TT sale de fábrica con llantas de 17 pulgadas, aunque el cliente puede elegir medidas superiores, de 18, 19 y 20 pulgadas. Tres nuevos tonos completan la gama de colores para la carrocería: azul cosmos, naranja pulso y azul turbo (solo para S line y TTS).

### **Más potencia: los motores TFSI**

Para el nuevo TT, Audi ofrece dos motores de inyección directa de gasolina cuyo rendimiento se ha visto mejorado frente a su predecesor. Con 145 kW (197 CV), el 40 TFSI es el escalón de acceso (consumo de combustible combinado en l/100 km: 6,3-6,0; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 145-137). Le sigue el 45 TFSI (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-6,4; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-147), con 180 kW (245 CV). Ambos entregan más potencia que antes.

Por su parte, el Audi TTS cuenta con un 2.0 TFSI de 225 kW (306 CV), que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en su variante TTS Coupé (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,1; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 161) en 4,5 segundos. La cifra para el TTS Roadster es de 4,8 segundos (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-7,2; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-165), lo que supone en ambos casos una décima de segundo menos que en el modelo anterior. Los tres motores cuentan con filtro de partículas de gasolina. Audi ofrece una caja de cambios manual de seis velocidades y una S tronic automática de doble embrague y siete velocidades; esta última es de serie en el TTS. Con los dos tipos de transmisión, los cortos desarrollos de las marchas permiten una gran capacidad de aceleración, mientras que la marcha más larga permite reducir la velocidad de giro del motor para mantener cruceros relajados y reducir así el consumo de combustible.

### **Deportividad al máximo nivel: el chasis y la tracción quattro**

El motor 45 TFSI de 180 kW (245 CV) se puede combinar con la tracción total permanente quattro (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-7,0; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-160), cuyo embrague hidráulico multidisco se ha diseñado para ofrecer los máximos niveles de eficiencia y dinamismo. La tracción integral es de serie en el TTS, igual que el sistema de conducción dinámica Audi drive select, que permite al usuario elegir diferentes modos de conducción, e incluso tiene capacidad para controlar la suspensión adaptativa opcional Audi magnetic ride (de serie en el TTS).

Tanto el Audi TT como el Audi TTS ofrecen ahora un comportamiento más dinámico y preciso. Si el cliente elige el paquete deportivo S line o la suspensión Audi magnetic ride, la carrocería rebaja su altura al suelo en 10 milímetros. Otros elementos que tienen que ver con este apartado son el eje trasero de cuatro brazos, la dirección progresiva y el control de estabilidad ESC, que juegan un papel clave en la dinámica del coche. El sistema de control selectivo de par



para cada rueda se activa en curvas rápidas y ayuda a mejorar la dinámica en el paso por curva mediante una precisa intervención del sistema de frenos en las ruedas interiores.

### **Orientado al conductor: Audi virtual cockpit y sistemas de asistencia**

El carácter deportivo queda plasmado, también, en un puesto de conducción que se orienta hacia la persona que va a los mandos. El esbelto panel de instrumentos y la consola central se asemejan al ala de un avión, mientras que las salidas de aire de la climatización –con elementos de control integrados– recuerdan a las turbinas de un motor a reacción, detalle clásico y distintivo del TT. Los asientos deportivos con reposacabezas integrados forman parte de la dotación de serie en el Audi TT. Los asientos deportivos S (de serie en el paquete deportivo S line y en el TTS) con ajuste neumático de los refuerzos laterales, son opcionales en las versiones más básicas. El maletero del coupé ofrece un volumen de 305 litros, que pasan a ser 280 litros en la versión Roadster.

Todos los indicadores se presentan en forma digital dentro del panel de instrumentos Audi virtual cockpit de 31,2 cm (12,3 pulgadas). Con él, el conductor puede elegir entre dos modos de vista: el clásico, donde el velocímetro y el cuentarrevoluciones ocupan un lugar central y destacado; y el modo infotainment, en el que algunos contenidos como los mapas de navegación adquieren un papel protagonista. El modo de visualización deportivo disponible en opción (de serie en TTS) muestra información relativa a la potencia, el par y las fuerzas g.

El panel de control del sistema MMI en la consola central apenas cuenta con seis botones. El sistema MMI Navegación plus con MMI touch integra una superficie táctil (touchpad) en la parte superior del mando de selección rotatorio, que reconoce la escritura a mano y permite hacer zoom, entre otras funciones. El control de voz está preparado para recibir órdenes en un lenguaje cotidiano, como el que emplea la mayoría en su día a día.

Audi connect ofrece numerosos servicios online mediante el módulo de conexión rápida LTE. La interfaz para teléfonos móviles Audi smartphone interface enlaza el móvil al coche y permite reproducir contenido fácilmente en el Audi virtual cockpit mediante conexión USB. En el equipamiento más alto de gama figura el equipo de sonido firmado por Bang & Olufsen: su amplificador tiene 680 vatios de potencia y cuenta con 14 canales. Su misión es proporcionar el mejor sonido posible mediante sus doce altavoces, entre los que se incluyen dos centrales y dos amplificadores de graves.

Los sistemas de asistencia a la conducción encarnan la filosofía del TT, basada en lograr que el conductor se centre totalmente en la carretera mientras la electrónica se encarga de realizar otras tareas. En esta lista figuran algunos dispositivos como el asistente de cambio de carril Audi side assist, el aviso de salida de carril Audi active lane assist, el reconocimiento de señales de tráfico o el asistente de aparcamiento con cámara trasera y proyección de imágenes del entorno.

### **Un toque clásico: techo de lona para los TT y TTS Roadster**

Como todos los Audi descapotables, los nuevos TT y TTS en sus variantes Roadster cuentan con techo retráctil de material textil, en este caso en color negro o gris. La capota ofrece un alto



grado de aislamiento, lo que la convierte en un techo acústico, que pesa apenas 39 kilogramos. Su sistema eléctrico de plegado completa la operación de apertura y cierre en 10 segundos a velocidades de hasta 50 km/h.

**Versiones especiales: ‘TT 20 years’ y ‘TTS competition’**

Con motivo del 20 aniversario del TT, Audi lanza la edición ‘TT 20 years’. Este modelo conmemorativo es una edición limitada a 999 unidades e incorpora guiños al concept car Roadster, y se ofrece únicamente en versión 45 TFSI quattro (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,2-7,0; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 165-161).

En el interior, la nota histórica viene de la mano del cuero Nappa en marrón ‘moccasin’ con pespunte ‘Panuka’ de contraste y tiras de cuero decorativas. Un emblema con la numeración de la serie y la inscripción ‘TT 20 years’ luce en el volante y en el pomo del cambio. Otros elementos son las salidas de escape en un diseño específico, las luces traseras Matrix OLED y los cuatro aros que figuran en las taloneras acabados en mate. El logo ‘TT 20 years’ figura en los colores gris arrow y gris nano.

El Audi TTS competition añade un toque deportivo con las luces LED, los aros de Audi laminados en las taloneras, los cristales oscurecidos –solo en el Coupé–, el alerón trasero fijo, las pinzas de freno en color rojo, las llantas de 20 pulgadas en negro brillante y otros detalles exteriores en el mismo color de las llantas. El exclusivo interior sorprende con sus dos paquetes de cuero en diferentes colores.

Los nuevos Audi TT y Audi TTS estarán disponibles en los diferentes mercados europeos en el cuarto trimestre de 2018. Desde principios de octubre se podrán realizar pedidos. Los precios para el Coupé en el mercado español partirán de los 39.550 euros, mientras en el Roadster lo harán desde los 43.270 euros. El precio base para el TTS Coupé en el mercado español es de 62.680 euros, y de 66.450 euros para el TT Roadster.



Lo más destacado

## Audi TT y TTS

### Diseño exterior y carrocería

- Icono de marca con un diseño exterior actualizado y más deportivo
- Versiones especiales 'TT 20 years' y 'TTS competition'
- Coupé 2+2 con maletero de 305 litros; Roadster biplaza con maletero de 280 litros
- Longitud: 4,19 metros; batalla: 2,51 metros; voladizos cortos
- Iluminación [LED o Matrix LED](#) opcional
- Carrocería de acero y aluminio
- Peso en vacío: 1.285 kilogramos (sin conductor)
- TT Roadster y TTS Roadster: capota de lona que se abre en 10 segundos hasta 50 km/h

### Motores y transmisiones

- Nuevo motor de acceso: 40 TFSI con 145 kW (197 CV)
- Nuevo motor para el TTS: 2.0 TFSI con 225 kW (306 CV), que permite que la versión Coupé acelere de 0 a 100 km/h en 4,5 s (4,8 s en el Roadster)
- Nueva transmisión opcional S tronic de siete velocidades, de serie en el TTS
- Tracción [total permanente quattro](#), opcional en el 45 TFSI, de serie en el TTS

### Chasis

- Sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#) como parte de la dotación de serie
- [Dirección progresiva](#) de serie
- Suspensión adaptativa con control de amortiguación [Audi magnetic ride](#) (de serie en el TTS)

### Interior, controles e infotainment

- [Audi virtual cockpit](#) de serie, con nuevo modo deportivo en opción (de serie en el TTS). Interfaz Bluetooth, volante multifunción plus, sensor de luces y lluvia, todo ello de serie
- Interior orientado hacia el conductor, líneas claras
- [MMI Navegación plus con MMI touch](#) y [control por voz](#) con reconocimiento de lenguaje cotidiano
- Servicios online de [Audi connect](#)
- Equipo de audio Bang & Olufsen de alta calidad
- Elementos interiores con acabado satinado, naranja, azul turbo o rojo tango en acabado brillante (TTS)

### Sistemas de asistencia a la conducción

- [Audi side assist](#) y [Audi active lane assist](#)
- [Park assist](#) con monitorización del entorno y [cámara de visión trasera](#)



Información detallada

## Los nuevos Audi TT y TTS

**Coincidiendo con los 20 años de vida del TT, la marca pone énfasis ahora en el carácter de su modelo deportivo. Audi ha optado por refinar el diseño, aumentar las prestaciones y mejorar el equipamiento de serie. La edición limitada Audi 'TT 20 years' está disponible con carrocería Coupé y Roadster; el TTS tiene su edición especial con el TTS competition.**

### Diseño exterior y carrocería

El nuevo Audi TT es más masculino y deportivo que nunca. El frontal, poderoso y con trazos horizontales, transmite confianza. La parrilla Singleframe hexagonal es muy ancha y recuerda a la del Audi R8, el superdeportivo de altas prestaciones de la marca. Otro elemento característico que subraya la horizontalidad del frontal del TT son las grandes entradas de aire, presentes incluso en las versiones básicas. La trama en panal de abeja en la rediseñada calandra tridimensional, ahora exhibe un juego de luces y sombras.

En la vista lateral se aprecian numerosos detalles heredados de la primera generación del TT. Los contornos esculpidos, la forma de las puertas, la línea de cintura que crea reflejos de luz, las partes redondeadas... Todo esto recuerda en cierta medida al modelo original. Los amplios pasos de rueda crean cuerpos geométricos que parecen estar superpuestos. En el caso de las ruedas delanteras, se cruzan con la línea del capó. Dicha unión continúa por encima de la puerta dando forma a la línea de los hombros y prosigue de manera casi horizontal hasta fundirse de forma elegante con los grupos ópticos traseros. Los tiradores de las puertas tienen un diseño inspirado en unos estribos, y los espejos retrovisores exteriores con intermitentes LED integrados van montados sobre la carrocería a la altura de la línea de cintura del coche. Bajo la tapa del depósito de gasolina no existe ningún tapón, el usuario reposta el carburante directamente, como en los coches de competición.

Las líneas horizontales también están presentes en la parte trasera del nuevo Audi TT, que resulta muy ancha a la vista. Al alcanzar una velocidad de 120 km/h, un alerón trasero de accionamiento eléctrico emerge desde la cubierta del maletero. A 250 km/h, este elemento aerodinámico genera 50 kilogramos de carga en el eje trasero. Al bajar de 80 km/h, el alerón se retrae y vuelve a su posición original.

Las dos salidas de escape redondas, de gran tamaño y cromadas, se sitúan a ambos lados de la zaga. Son un claro guiño a la primera generación del TT, igual que otros elementos como el logo TT tridimensional, la ventanilla trasera ligeramente curvada o las luces traseras de una sola pieza integradas en la carrocería. El paquete opcional exterior S line pone de manifiesto la deportividad del TT. Incluye un splitter delantero, entradas de aire de corte vertical, parrilla con acabado negro titanio y taloneras con inserciones y una terminación distintiva en su parte posterior. A todo ello se suma un gran difusor y unas entradas de aire bajo los pilotos traseros con tres aletas horizontales cada una.

*Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)*



### **Un rasgo distintivo: el diseño de los faros**

Los grupos ópticos del Audi TT encajan perfectamente en el diseño del frontal y le dan al coche una apariencia dinámica. Audi monta unidades xenón plus de serie. La luz diurna describe un arco homogéneo en las esquinas superiores de los faros.

Las luces LED o Matrix LED están disponibles como elementos opcionales. En este caso, la luz diurna presenta una firma lumínica distintiva: tres aletas emiten la luz y subdividen cada faro como si de una parrilla se tratase. Los intermitentes, por su parte, se sitúan en la zona inferior. La tecnología LED incluye las luces de curva, niebla y carretera. La Matrix LED, por su parte, está dotada de un sistema de iluminación en curva inteligente, que funciona mediante un cambio en la posición de la luz. La unidad de control trabaja junto al MMI Navegación plus (opcional) y se sirve de los datos del sistema de navegación para iluminar en las curvas antes incluso de girar el volante.

Las luces posteriores, que disponen de diodos LED de serie, dan continuidad al diseño de los faros delanteros. Los intermitentes son dinámicos en este caso y la tercera luz de freno -una sutil línea dispuesta sobre el maletero- se encarga de unir la silueta de luz creada por los grupos ópticos principales.

### **Voladizos cortos: la carrocería**

Tanto el Audi TT Coupé como el Audi TT Roadster miden 4,19 metros de longitud. Las dos carrocerías cuentan con voladizos cortos y su distancia entre ejes es de 2,51 metros. El Audi TT Coupé 40 TFSI con transmisión manual y tracción delantera tiene un peso en vacío (sin conductor) de solo 1.285 kilogramos, lo que supone un magnífico valor dentro de su segmento. La parte exterior del TT -los pasos de rueda delanteros, secciones laterales, el techo, el capó, las puertas y la tapa del maletero- está fabricada en aluminio. Solo las puertas y la tapa del maletero ahorran un total de 15,5 kg frente al acero. En total, la carrocería del Coupé pesa, con todas sus partes adicionales, 276 kilogramos.

El material adecuado en la cantidad adecuada y en el sitio adecuado. Este es el principio por el que se rige el nuevo Audi, cuya carrocería es el resultado de una inteligente combinación de materiales. El extremo frontal y el piso están hechos de acero de alta y ultra alta resistencia, mientras que el resto de partes se componen de piezas de aluminio, secciones extruidas y chapa metálica. Cada uno de los detalles exteriores que quedan a la vista en el nuevo TT ha sido diseñado con precisión según criterios aerodinámicos. Con un coeficiente Cd de 0,29 (con el spoiler fijo opcional), el TT Coupé logra uno de los mejores valores de su segmento.

### **A gusto del cliente: una amplia selección de tonalidades**

Nuevos colores completan la gama cromática en el nuevo TT. Azul cosmo, gris arrow, naranja pulso y azul turbo (solo en S line) se suman a los ya conocidos gris Daytona (solo en S line), plata florete, blanco glaciar, blanco ibis, negro mythos, gris nano, rojo tango y amarillo Vegas (solo S line).





### TT Roadster: el toque clásico de la capota de lona

Como todos los descapotables de Audi, el nuevo TT Roadster llega con una capota realizada en material textil, disponible en dos colores, negro o gris. La capota de lona ofrece una insonorización excelente, pesa 39 kilogramos. De serie monta un sistema de accionamiento eléctrico que permite su apertura y cierre en 10 segundos y a velocidades de hasta 50 km/h.

## Motores

### Más potencia: los motores TFSI

Para el nuevo TT, Audi ofrece dos propulsores de inyección directa de gasolina con prestaciones mejoradas. Con 145 kW (197 CV), el 40 TFSI figura como versión de acceso; el siguiente escalón lo ocupa el 45 TFSI de 180 kW (245 CV). Los dos motores aumentan significativamente la potencia.

| Audi TT  | 40 TFSI                                       | 45 TFSI                                       | 45 TFSI quattro                          |
|--|---|---|--|
| <b>Tipo de motor</b>                               | Gasolina, 4 cilindros, inyección directa      | Gasolina, 4 cilindros, inyección directa      | Gasolina, 4 cilindros, inyección directa |
| <b>Cilindrada</b> en cc                            | 1.984   | 1.984   | 1.984                                    |
| <b>Potencia máxima</b> en kW (CV) a rpm            | 145 (197) a 4.300                             | 180 (245) a 5.000                             | 180 (245) a 5.000                        |
| <b>Par máximo</b> en Nm a rpm                      | 320 a 1.500                                   | 370 a 1.600                                   | 370 a 1.600                              |
| <b>Velocidad máxima</b> en km/h                    | 250 (Coupé) / 247** (Roadster)                | 250** (Coupé) / 250** (Roadster)              | 250** (Coupé) / 250** (Roadster)         |
| <b>Aceleración</b> 0-100 km/h en s                 | 6,6 (Coupé) / 6,9 (Roadster)                  | 5,9 (Coupé) / 6,1 (Roadster)                  | 5,9 (Coupé) / 6,1 (Roadster)             |
| <b>Consumo combinado</b> en l/100 km               | 6,3 - 6,0*                                    | 6,8 - 6,4*                                    | 7,3 - 7,0*                               |
| <b>Emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas</b> g/km | 145 - 137*                                    | 154 - 147*                                    | 166 - 160*                               |
| <b>Tracción</b>                                    | Delantera                                     | Delantera                                     | Integral quattro                         |
| <b>Transmisión</b>                                 | Manual 6 velocidades / S tronic 7 velocidades | Manual 6 velocidades / S tronic 7 velocidades | S tronic 7 velocidades                   |

\* Las cifras de consumo y emisiones dependen de la llantas/neumáticos seleccionados.

\*\*limitada electrónicamente

Los motores 40 TFSI y 45 TFSI se han desarrollado de acuerdo a la filosofía *rightsizing* de Audi. La sobrealimentación mediante turbocompresor y la inyección directa mejoran la eficiencia. Ambos cumplen con la normativa Euro 6d\_TEMP de emisiones y cuentan con filtro de partículas de gasolina. Las dos mecánicas incluyen un actuador de sonido que funciona junto al sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#). Viene de serie y hace que el escape se vuelva más sonoro y deportivo cuando se selecciona el modo dinámico.

Los motores TFSI utilizan una sofisticada gestión térmica, con un núcleo que cuenta con dos válvulas rotativas accionadas eléctricamente dentro de un solo módulo. Tras un arranque en frío, logran que el aceite alcance rápidamente su temperatura óptima de funcionamiento. Dependiendo de las situaciones de conducción, se logra mantener la temperatura entre 85 y 107°C. El colector de escape está ubicado en la culata y bañado en agua, lo que contribuye también al rápido calentamiento. A plena carga reduce la temperatura de los gases de escape y,

Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



por ello, el consumo de combustible, ya que no hay necesidad de enriquecer la mezcla de cara a una mejor refrigeración.

Los árboles de levas de admisión y escape son ajustables; en el lado del escape, el sistema [Audi valvelift](#) varía la carrera de las válvulas para minimizar las pérdidas por cambios de carga. El turbocompresor desarrolla su presión de carga relativa de hasta 0,8 bar de una forma muy dinámica. Su válvula de bypass eléctrica es particularmente rápida y precisa, y la turbina puede soportar temperaturas de gases de escape de hasta 980 grados.

## Transmisión

Para los dos motores, Audi ofrece una [transmisión manual de seis velocidades](#) y otra [automática de doble embrague y siete relaciones](#). Cualquiera de las dos ofrece desarrollos cortos en las primeras marchas para lograr la mejor aceleración posible. La relación final es larga para reducir la velocidad de giro del motor y disminuir así el consumo.

### Máxima deportividad: la tracción quattro

El motor 45 TFSI de 180 kW (245 CV) se puede asociar a la [tracción total permanente quattro](#) (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-7,0; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-160), cuyo embrague hidráulico multidisco está diseñado para ofrecer la mejor dinámica y la máxima eficiencia. Su control electrónico hace que el coche circule estable y ofrezca siempre buenas sensaciones al volante. En situaciones de conducción deportiva, el sistema se encarga de que el TT vaya literalmente pegado al asfalto, al tiempo que permite hacer derrapajes controlados en superficies de baja adherencia. La gestión del embrague multidisco se integra en un módulo que forma parte del sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#), ahora de serie.

## Chasis

El Audi TT también demuestra el saber hacer de la marca en materia de chasis, con una puesta a punto que permite rodar de una manera dinámica y precisa. El subchasis auxiliar de la suspensión delantera McPherson está realizado en aluminio. La suspensión trasera consta de cuatro brazos de acero por cada rueda para poder procesar las fuerzas longitudinales y transversales por separado. Los muelles y amortiguadores llevan su trabajo a cabo con precisión.

Con el paquete deportivo S line o con la suspensión adaptativa [Audi magnetic ride](#), la altura al suelo de la carrocería se reduce en 10 mm. Como complemento a este sistema figuran el control de estabilidad ESC y la [dirección progresiva](#), que facilita las maniobras y dota de agilidad, precisión y suavidad a la conducción. El [control selectivo del par para cada rueda](#), que funciona en las curvas rápidas, mejora la dinámica en este tipo de situaciones con pequeñas intervenciones en el sistema de frenos de las ruedas interiores del viraje. Con el sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#), de serie en el nuevo TT, el conductor puede seleccionar diferentes modos (auto, comfort, dynamic y efficiency). Este sistema actúa, entre otros elementos, sobre la suspensión Audi magnetic ride.



De serie, el TT monta llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos en medida 225/50. Tanto Audi como la división Audi Sport ofrecen otros modelos de 18, 19 y 20 pulgadas con atractivos diseños, incluyendo un acabado titanio mate opcional. El indicador de presión de los neumáticos es de serie. Un potente sistema de frenos se aloja en el interior de las grandes ruedas. Los discos delanteros son ventilados y las pinzas pintadas en color rojo son una opción disponible para el TTS (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-7,1; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-161). El freno de mano electromecánico actúa sobre las ruedas traseras.

## **Interior**

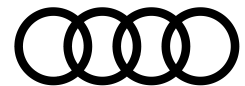
El interior del Audi TT está totalmente enfocado al conductor. El diseño del habitáculo representa el concepto más purista de un coche deportivo. Las líneas son ligeras y algunos componentes parecen casi flotar. La horizontalidad enfatiza la anchura. Todos los elementos están claramente estructurados y forman superficies tensas y bien definidas. En la parte superior, el salpicadero recuerda en cierta medida al ala de un avión y su parte central se orienta hacia el conductor. Las salidas de aire de la climatización presentan un aspecto similar al de la turbina de un motor de reacción, un detalle bien conocido en la saga TT. Las propias salidas integran todos los controles del climatizador, con los mandos para la calefacción de asientos, la recirculación del aire y la distribución del mismo ubicados en el centro. Unas pequeñas pantallas muestran las opciones en el sistema de climatización de tres zonas.

Los asientos deportivos con reposacabezas integrados son de serie. Los asientos deportivos S con ajuste neumático de las zonas laterales están disponibles como opción en la versión básica, mientras que en el paquete deportivo S line y en el Audi TTS son de serie. Para el TT Roadster, Audi ofrece de serie en el mercado español un deflector de viento eléctrico y calefacción para la zona de la cabeza en los asientos deportivos S. La tapicería opcional de cuero tiene una pigmentación especial y repele el calor generado por la incidencia del sol directo. Algunos elementos interiores pueden tener opcionalmente terminaciones en distintos colores, a elegir entre naranja, azul turbo, acabado brillante o rojo tango.

El TT es un deportivo que ofrece un alto grado de practicidad en el día a día. Bajo el portón trasero, el Coupé de 2+2 plazas ofrece un maletero con 305 litros de capacidad (280 litros en el Roadster). Numerosos detalles en el interior dejan a la vista los elevados estándares fijados por Audi en todo lo que tiene que ver con la funcionalidad y la calidad, como las salidas de ventilación con marcos cromados, los estilizados contornos de los controles giratorios o el propio selector del cambio. El paquete de iluminación LED interior (de serie para España) destaca algunas áreas específicas como el túnel central y las puertas.

## **Mandos de control y pantallas**

Todos los indicadores en el nuevo TT aparecen en forma digital en la pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas) del [Audi virtual cockpit](#). Con ella, el conductor puede elegir entre dos modos de vista:



en el clásico, el velocímetro y el cuentavueeltas se proyectan de una manera centrada y destacada sobre el resto del elementos; en el modo infotainment, en cambio, se le da más espacio a otro tipo de contenido, como el mapa de la navegación, que se muestra a pantalla casi completa. El modo deportivo opcional proporciona información sobre la potencia, el par y las fuerzas g.

El Audi virtual cockpit presenta la información de una manera completa, legible y claramente organizada. Aquí se incluyen, entre otros, las indicaciones de la navegación y otras animaciones dinámicas, además de gráficos relativos a los asistentes a la conducción. La pantalla es capaz de cambiar su color de esquema en función del menú principal seleccionado. Dos ejemplos son el naranja para el menú media, o el verde para el menú del teléfono. Los iconos que ocupan posiciones fijas se muestran en la parte inferior: son los indicadores de la temperatura exterior, la hora, el cuentakilómetros y otros símbolos de información y aviso. Unos diodos LED indican la temperatura del agua y el nivel de combustible.

El MMI tiene sólo seis botones en la consola central. El sistema más completo de la gama, el [MMI Navegación plus con MMI touch](#), integra en la parte superior del mando giratorio una superficie táctil que reconoce la escritura a mano y permite hacer zoom, entre otras cosas. El [control por voz](#) reconoce frases del lenguaje cotidiano. Otro elemento de serie es el volante multifunción con botones y pequeños selectores rotatorios. Excepto las funciones táctiles, el conductor puede manejar exactamente lo mismo desde el volante que desde el MMI, con la ventaja de no tener que apartar la vista de la carretera.

## **Infotainment y Audi connect**

El MMI Navegación plus con MMI touch es ahora más atractivo gracias a [Audi connect](#). Un módulo de transferencia de datos integra diversos servicios online mediante la rápida conexión LTE. Muchos de esos servicios pueden ser personalizados según las preferencias del usuario mediante la cuenta myAudi. Además, la [aplicación myAudi](#) conecta el smartphone del conductor al sistema del coche. Los pasajeros del Audi TT pueden navegar por internet mediante al [punto de acceso Wi-Fi](#). La [interfaz Audi smartphone interface](#) enlaza el teléfono al coche para reproducir contenido propio en el Audi virtual cockpit mediante conexión USB.

Otros elementos adicionales completan la atractiva oferta de infotainment. Por ejemplo, el Bluetooth –de serie– o el [Audi phone box](#) –opcional– para un cómodo enlace inalámbrico del móvil. El equipo de sonido opcional Audi sound system se compone de un amplificador de cinco canales y nueve altavoces. El equipo de audio más alto de la gama viene firmado por Bang & Olufsen y cuenta con un amplificador de 680 vatios con 14 canales. Este sistema inunda de sonido el interior mediante 12 altavoces, entre los que se incluyen dos centrales y dos amplificadores de graves.

## **Sistemas de asistencia a la conducción**

Estos sistemas liberan al conductor de trabajo para que pueda concentrarse en la carretera. Entre la dotación de serie figuran el [asistente de frenada multicolisión](#) y el asistente de atención.

*Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)*



El sistema [Audi side assist](#) opcional ayuda al conductor en los cambios de carril a velocidades superiores a 30 km/h. Cuando el sistema detecta a otro vehículo en el ángulo muerto o acercándose rápidamente, de manera que pueda constituir un peligro potencial, avisa al conductor mediante un LED situado en el espejo retrovisor exterior. Si el conductor sigue sin apreciar el peligro y activa el intermitente para iniciar la maniobra, el indicador se enciende de manera repetida. El sistema [Audi active lane assist](#) (de serie u opcional según la motorización elegida) permanece activo desde una velocidad de 65 km/h. Una cámara ubicada en el espejo retrovisor interior reconoce las líneas de la carretera para avisar al conductor si se acerca a una de ellas sin haber señalado la maniobra. En este caso, el asistente interviene ligeramente sobre el volante para advertir al conductor de que debe regresar a la posición normal dentro del carril. Otro dispositivo opcional, el [reconocimiento de señales de tráfico](#), también utiliza información de la cámara de vídeo. Compara los datos recogidos con los del sistema de navegación para ofrecer información relativa a límites de velocidad, señales y zonas de paso restringido.

Para aparcar existen tres sistemas disponibles: en la versión más completa figura el [park assist](#), que tiene capacidad para asistir al TT en las maniobras de aparcamiento en paralelo y en batería. El control del entorno avisa al conductor sobre los obstáculos que hay en los laterales, mientras que la [cámara de visión trasera](#) proyecta en el Audi Virtual cockpit imágenes de lo que sucede en la parte posterior. Todo ello para facilitar las maniobras.

## **Versión especial Audi TT 20 years**

Para celebrar los 20 años de vida del Audi TT, la marca de los cuatro aros lanza al mercado el Audi TT 20 years (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,2-7,0; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 165-161), como una edición especial de producción limitada a 999 unidades, que incorpora numerosos detalles del concept car Roadster de 1995. Son distintivos los siguientes elementos: la pintura gris flecha de efecto perla, los faros traseros Matrix OLED, las llantas de 19 pulgadas con diseño de cinco radios, las pinzas de freno en color negro, las salidas de escape de diseño específico y terminación en acero inoxidable, los logotipos 'TT 20 years' en los laterales y otros elementos en negro brillante. También destacan los aros representativos de la marca con terminación mate, situados en las taloneras. En el interior, el cuero Nappa en marrón moccasin con pespunte Panuka de contraste y tiras de cuero decorativas, son un guiño a la historia del TT. Un emblema con la numeración de la serie consecutiva especial figura en el volante y en el selector del cambio. El Audi TT 20 years está disponible con carrocería Coupé o Roadster, en color gris nano o gris flecha, con la capota del Roadster gris en este último.

## **El nuevo Audi TTS**

Poco después de la llegada del nuevo TT, Audi lanzará el TTS (consumo de combustible combinado en l/100 km: 7,3-7,1; emisiones de CO<sub>2</sub> combinadas en g/km: 166-161) para completar la gama. La nueva transmisión automática S tronic de siete velocidades, de serie, mejora las cifras de aceleración del Coupé y el Roadster. La versión especial competition presenta un aspecto exterior especialmente refinado y un exclusivo interior.



El nuevo TTS se convierte en el modelo cumbre de la familia TT gracias a una serie de detalles de marcado carácter deportivo. Elementos en aluminio mate destacan en la parrilla Singleframe, con el emblema TTS e inserciones en titanio negro mate. La guía horizontal del paragolpes también logra captar la atención sobre el frontal, especialmente por el remate de sus extremos, que se ensanchan a la misma altura que las entradas de aire laterales. El splitter delantero, las tomas de aire verticales y las molduras tienen acabado en aluminio. En los laterales, las taloneras se encargan de dar ese aire tan deportivo a la silueta de esta versión del TT. En la zaga, las salidas de aire de corte vertical situadas bajo los grupos ópticos, el difusor tridimensional y los cuatro escapes se convierten en los auténticos protagonistas.

El Audi TTS incorpora llantas de 18 pulgadas. En opción se pueden elegir otros diseños del mismo tamaño y también con 19 y 20 pulgadas. Estas llantas opcionales forman parte del catálogo de Audi Sport. La gama de colores para la carrocería contempla dos nuevas tonalidades: naranja pulso y azul turbo. Numerosos detalles del interior ponen de manifiesto la deportividad del nuevo TTS: desde el modo deportivo adicional del Audi virtual cockpit, hasta los asientos deportivos S, pasando por las costuras en color de contraste.

### Más potencia: el 2.0 TFSI

El motor 2.0 TFSI desarrolla 225 kW (306 CV) y entrega un par máximo de 400 Nm entre 2.000 y 5.300 rpm, mejorando en 20 Nm a su predecesor. El TTS Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 s (Roadster: 4,8 s), una décima más rápido que antes. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h. El filtro de partículas de gasolina viene de serie con este motor.

| <b>Audi TTS</b>  | <b>Coupé</b>                             | <b>Roadster</b>                          |
|--|--|--|
| <b>Tipo de motor</b>   | Gasolina, 4 cilindros, inyección directa | Gasolina, 4 cilindros, inyección directa |
| <b>Cilindrada</b> en cc                                      | 1.984                                    | 1.984                                    |
| <b>Potencia máxima</b><br>en kW (CV) a rpm                   | 225 (306) a 5.400                        | 225 (306) a 5.400                        |
| <b>Par máximo</b>  | 400                                      | 400                                      |
| <b>Velocidad máxima</b><br>en km/h                           | 250**                                    | 250**                                    |
| <b>Aceleración</b><br>0-100 km/h en s                        | 4,5                                      | 4,8                                      |
| <b>Consumo combinado</b><br>en l/100 km                      | 7,1*                                     | 7,3 - 7,2*                               |
| <b>Emisiones de CO<sub>2</sub></b><br><b>combinadas</b> g/km | 161*                                     | 166 - 165*                               |
| <b>Tracción</b>  | Integral quattro                         | Integral quattro                         |
| <b>Transmisión</b>   | S tronic 7 velocidades                   | S tronic 7 velocidades                   |

\* Las cifras de consumo y emisiones dependen de la llantas/neumáticos seleccionados.

\*\* Limitada electrónicamente

El motor de 2 litros alcanza un alto nivel de prestaciones gracias a una serie de modificaciones, como los pistones de aluminio y las bielas de alta resistencia que transmiten las fuerzas al cigüeñal. La culata está hecha de una aleación ligera de aluminio y sílice, altamente resistente y capaz de soportar temperaturas elevadas. Los muelles de las válvulas se han modificado para



soportar grandes cargas. El turbocompresor puede comprimir hasta 960 kilogramos de aire por hora a una presión máxima de 1,4 bar. La temperatura se reduce de forma considerable gracias a un eficiente intercooler.

### **Cambios más rápidos: la nueva transmisión S tronic de siete velocidades**

Gracias a la relación cerrada de las primeras marchas, la transmisión de doble embrague y siete velocidades S tronic alcanza mejores cifras de aceleración que en su antecesor. Por su parte, la última relación es muy larga para reducir la velocidad de giro del motor y contener así el consumo del combustible.

El nuevo Audi TTS monta de serie la [tracción integral permanente quattro](#) y la suspensión [Audi magnetic ride](#) con sistema de amortiguación controlada. También incluye la [dirección progresiva](#), suspensión trasera de cuatro brazos y control de estabilidad ESC. El [control de par selectivo para cada rueda](#) se activa al trazar curvas rápidas para mejorar la dinámica del coche mediante pequeñas intervenciones del sistema de frenos en las ruedas interiores del viraje.

Todos los sistemas de asistencia que monta el nuevo Audi TT figuran en el TTS. Su misión es liberar al conductor de ciertas tareas para que pueda centrar su atención en la carretera.

### **Rasgos deportivos: edición especial TTS competition**

Este modelo añade un toque atlético con la iluminación LED, los aros de Audi impresos en las molduras interiores de las puertas, los cristales de privacidad oscurecidos –solo en el Coupé–, el alerón trasero fijo, las pinzas de frenos en color rojo, las llantas de 20 pulgadas en color negro brillante (disponibles en el resto de la gama TT y TTS como opción) y otros detalles exteriores en ese mismo color. Las tonalidades blanco glaciador, rojo tango y negro mythos están disponibles para el exterior.

El exclusivo interior impresiona con dos paquetes de cuero: rojo express con costuras de contraste en gris granito, o ebony con costuras de contraste en rojo express. Los guarnecidos de los asientos y la consola central presentan un acabado en pintura cromada gris slate o en pintura mate rojo tango. Los marcos interiores de las salidas de ventilación están pintados en rojo. El selector del cambio y el volante, con marca en la posición de 12 horas, están tapizados en Alcantara y forman parte de la gama de accesorios de Audi exclusive. Algunas inserciones en carbono son de serie.

### **Precios y equipamientos**

Audi ha aumentado el equipamiento base en el nuevo TT. Además del Audi virtual cockpit, la versión de acceso ahora incluye el sistema Audi drive select, el volante multifunción plus, sensores de lluvia y luces, la llave y el climatizador automático de confort, el paquete de iluminación LED interior y los espejos retrovisores exteriores calefactados. También son de serie los puertos USB retroiluminados, el sistema Bluetooth para emparejar dispositivos móviles y numerosos detalles de diseño exteriores. En el TTS también son de serie el Audi active lane assist, la suspensión Audi magnetic ride, el paquete de cuero ampliado y el Audi sound system.

*Los términos en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)*



El nuevo Audi TT llegará a los concesionarios europeos en el último trimestre de 2018, aunque las reservas se admitirán desde principios de octubre. Los precios en España para el TT Coupé parten de 39.550 euros. El TT Roadster está disponible desde 43.270 euros. El Audi TTS también será lanzado al mercado en el último trimestre de 2018, y el plazo de reservas se abrirá a principios de octubre. En nuestro mercado, el precio de arranque del nuevo TTS Coupé será de 62.680 euros, mientras el TTS Roadster tendrá un precio de salida de 66.450 euros.

## **Historia**

El Audi TT es todo un icono. Desde el estreno del primer concept car en 1995 se ha convertido en sinónimo de placer de conducción, diseño y atención al detalle. Los modelos de producción llegaron al mercado en otoño de 1998 (Coupé) y un año después (Roadster), sin apenas cambios significativos frente a los prototipos mostrados en los salones; el sueño de todo diseñador. El motivo central del diseño fue la figura del círculo, que estaba presente en el techo, el capó y la trasera, en contraste con las líneas estrictamente horizontales.

### **1995: el primer concept car del Audi TT**

El Salón del Automóvil de Frankfurt fue el escenario elegido por Audi para mostrar al mundo por primera vez el TT, un modelo que prometía sensaciones deportivas y practicidad para el día a día. En el espacio de tiempo más corto posible, un equipo técnico y de diseño de la marca definió el concepto de un deportivo coupé que, apenas dos meses después, daría paso a la versión Roadster, presentada en el Salón de Tokio de 1995.

Las líneas exteriores de ambos modelos recogían la herencia de la filosofía alemana y recordaban, gracias a esas formas redondeadas, a los coches de carreras de la preguerra y a las berlinas sedán de la posguerra de Auto Union. Mientras tanto, el interior respondía al concepto de “tantos elementos como sean necesarios, pero tan pocos como sea posible”. Los concept cars del TT fueron muy bien recibidos por la crítica, considerados importantes por sus avances técnicos y su diseño revolucionario.

### **1998: la primera generación del Audi TT**

Muy cercano a la maqueta mostrada en el salón, el modelo de producción, con su coherente lenguaje de diseño, ha permanecido como un auténtico hito de la industria del automóvil hasta el día de hoy. El cuidado por el detalle fue una de sus claves: elementos de aluminio en el interior, moderno diseño de llantas, selector del cambio de forma esférica, salidas de escape redondas. Además, este fue el coche de serie en el que Audi implementó por primera vez la transmisión automática de doble embrague, la conocida S tronic, en una gama de motores con potencias de entre 110 kW (150 CV) y 184 kW (250 CV).

### **2006: llega la segunda generación**

El diseño de la segunda generación del exitoso deportivo se integró de una manera más formal en el lenguaje de Audi y adoptó la dinámica de un atleta ya consagrado. Los motores sobrealimentados con turbocompresor desarrollaban potencias de entre 118 y 155 kW (160 y





211 CV), y la familia crecía con la llegada de las versiones S de 200 kW (272 CV) y RS de 250 kW (340 CV). La última versión deportiva, denominada RS plus, alcanzó los 265 kW (360 CV).

Tecnologías innovadoras como la construcción ligera Audi Space Frame (ASF) y los motores TFSI, entre los que figuraba el cinco cilindros turbo, desempeñaron papeles clave a la hora de alcanzar el éxito. El segundo Audi TT fue el primer deportivo con tecnología TDI.

#### **2014: la tercera generación coge el relevo**

La tercera generación del Audi TT es más deportiva, más dinámica y más innovadora que las que le preceden. Sin embargo, mantiene detalles inalterables, como es el caso de la tapa del depósito de combustible, redonda y con el logotipo TT.

-Fin-

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacyenter.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. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2016, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,868 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.457 deportivos de la marca Lamborghini y 55.451 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2016, AUDI AG alcanzó una facturación de 59.300 millones de euros, con un beneficio operativo de 3.100 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 88.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.