



## Audi TT

### La urgencia de innovar

Prueba | El TT siempre fue la muñeca favorita de Audi. El TT era bonito, atractivo y deportivo, pero el TT también ha sido siempre el outsider de Audi. Qué lástima! Por eso, Audi quería construir el nuevo TT desde otro punto de vista. El nuevo TT es un verdadero ícono de estilo y renovación. Conozca el nuevo mascarón de proa de Audi.

No tenga miedo! A pesar de la urgencia de renovación, el Audi TT aún está reconocible como un Audi TT. El juego de líneas aún es caracterizado por la curva del techo. El albergue de las ruedas es una clara referencia al original TT.

Sin embargo, la parte frontal de la tercera generación del TT es más agresiva que antes. La parrilla grande es atrevida, mientras que los faros le prestan un aspecto casi malvado. Ése es el tipo de coche que se hace respetar con el resto del tráfico: el que ve el TT en su retrovisor, de por sí le da paso.



### Virtual cockpit

Donde el TT realmente es innovador, es en su interior. Por naturaleza, todos los Audi tienen una terminación impecable y sus interiores son tan limpios que son casi estériles. El fabricante lleva el TT un paso más allá: cambiando la sencillez y esterilidad por belleza.

La pantalla central ha sido anulada! Además, han limitado el número de botones al absoluto mínimo. Con eso, el TT irradia calma y serenidad y, cómo no,

belleza.



La pregunta es si la belleza va al coste de la ergonomía? En un comienzo, este "virtual cockpit" necesita acostumbramiento. Pero pronto se aclara la lógica: los botones del sistema climatológico son reemplazados por diminutas pantallas en el mismo corazón de las parrillas de ventilación. Es lógico, porque de allí sale el aire frío o caliente.

En este momento diversos fabricantes de coches ya están reemplazando los relojes tradicionales del salpicadero por un pantalla que muestra velocidad y revoluciones. Ésto tiene como ventaja que es posible adaptar el diseño a los deseos del conductor. Audi va un paso más allá con el desplazamiento de las funciones a una pantalla central por una pantalla detrás del volante.



El conductor puede ojear las diversas funciones con botones en el volante. Para aumentar la visibilidad del mapa de la navegación, es posible disminuir temporalmente el tamaño del velocímetro y del cuentarrevoluciones. En la práctica funciona excelentemente y es más agradable que dos pantallas

separadas.

La opinión de Autozine es, que el "virtual cockpit" es un verdadero salto adelante. Audi cumple con su eslogan "Vorsprung durch Technik" (Ventaja por Tecnología) con esta nueva configuración. Al mismo tiempo, se nos ocurre la idea que un "head-up display" combinado con la pantalla detrás del volante, podría separar aún mejor la información primaria y secundaria. El total sería aún más ergonómico...



## Equipamiento

Como siempre, Audi ofrece un equipamiento estándar muy flaco, y es el cliente el que tiene que vestir el coche con opciones. El virtual cockpit es estándar, pero hay que pagar para todo lo demás. De esta manera, el coche de prueba estaba provisto de opciones con un valor total de 20.000 euros. Pero no tenía cosas comunes como acceso sin llave, cámara de retroceso, detección de ángulo muerto o, ni siquiera, sillas eléctricas.

Lo que sí tenía el coche era un sistema de audio de B&O. La calidad de éste es muy bueno, por encima del promedio. Raras veces escuchamos un sistema de audio que produce tanto volumen! Audi ha abandonado el "multi media box", donde se

necesitaba para cada aparato un costoso cable de conexión: a partir de ahora es suficiente conectar el iPhone o la tarjeta de memoria con una simple conexión USB. Por fin!



Como en muchos coupés, no le han puesto un limpiaparabrisas trasero para no perjudicar su aspecto. Cuando llueve, la luneta trasera y los retrovisores nunca secan; por eso hay que secar un TT mojado antes de usarlo.



También incómodo: no hay una lucecita que indique si los faros están encendidos o no. Cuando llueve, el conductor tiene que encender los faros siempre manualmente porque no se puede confiar en el sensor de luz.

## Características de conducción.

No es solo en el campo de diseño y tecnología que el TT tiene que cumplir el papel de pionero en Audi, sino también en las características de conducción. El nuevo TT es al mismo tiempo más deportivo y cómodo que antes.



Éso es logrado a través de "Drive Select": apretando un botón, el carácter del motor, chasis y transmisión es adaptado. Se nota claramente la diferencia entre los modos deportivo, cómodo y económico. Pero, el TT es siempre un coche deportivo. En el modo deportivo el TT es duro como un hierro, pero en el modo cómodo no se convierte en una cómoda limusina.

El pequeño volante, plano en la parte baja, y la dirección reforzada de manera electrónica hacen reaccionar el TT de forma muy directa. El feedback, la retroalimentación, es reducida: no es el tipo de coche que lee la carretera con sus ruedas delanteras. Es la combinación de la electrónica con la doble tracción Quattro que causan una excelente conducción. Para conductores experimentados eso es menos divertido, pero de esta manera todos pueden sacar el máximo provecho del TT.





En otras palabras: el TT nunca muestra el carácter puro de un verdadero deportivo porque su carácter es generado por la electrónica. Por el precio del TT también se puede comprar un Toyota GT86 o Alfa Romeo 4C, que son más sensacionales. Éstas cosas, sin embargo, son cansadoras en distancias largas, mientras que el TT se presta para viajes largos.

## Prestaciones

En el momento de escribir este artículo, el TT Coupé está disponible con dos motores: uno de gasolina de 2.0 litros y uno a diésel de 2.0 litros. El gasolinero está disponible con o sin doble tracción (Quattro) y con o sin caja automática ("S-Tronic").



Para esta prueba condujimos la versión más excitante: el "2.0 TFSI S-Tronic Quattro". El motor 2.0 TFSI presta

230 cv / 370 Nm. Las prestaciones son considerablemente mejores que lo normal en un coche de esta potencia. Ésto se debe en parte a la doble tracción, donde la potencia es convertida en agarre y no en deslizamiento. Por otra parte, la caja "S-Tronic" con doble embrague cambia muy rápido y en el momento acertado.

Apretando el acelerador un poquito más profundo, la caja baja de marcha, el turbo aumenta y el TT recibe un delicioso golpe en su espalda. Al mismo tiempo sale un sonido crudo que no se espera del pequeño cuatrocilíndrico. Y a eso hay que tomar en cuenta que faltan las versiones rápidas del TT...



## Conclusión

Audi introduce el nuevo TT Coupé. Con la tercera generación, el TT ya no es un modelo pequeño para Audi, sino un verdadero coche innovativo. Tanto en el campo del diseño como en la tecnología, el TT es el coche de vanguardia de Audi. El "virtual cockpit" es un auténtico salto adelante y Autozine espera que este desarrollo encuentre su camino a todos los modelos de Audi.

Cuando se conduce con calma, el TT es comfortable, mientras que se nota en la dirección y la estabilidad que el coche es capaz de mucho más. Cuando se conduce de forma deportiva, la tecnología ayuda para sacar el máximo provecho del coche. En comparación con las anteriores generaciones, el TT es a la vez más deportivo y más comfortable. Es

también allí donde el TT es verdaderamente innovativo. ■



# Especificaciones

## Audi TT 2.0 TFSI Quattro S-Tronic

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	418 x 183 x 135 cms
Batalla	251 cms
Peso	1.410 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	305/712 l
Dimensiones de los neumáticos	225/50R17

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1984 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	230 cv @ 4500 rpm
Par motor	370 Nm @ 1600 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	5,3 seg.
Velocidad máxima	250 kms/h
Consumo promedio	6,4 l / 100 kms
Consumo urbano	8,3 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,4 l / 100 kms
Emision CO2	149 grs/km

### Precio

Precio	€ 46.805
Modelo mas barato	€ 41.110