

AMAG Automobil- und Motoren AG

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

03.03.2014

Émotion, dynamisme et haute technologie - La nouvelle Audi TT

Un classique moderne fait peau neuve pour repartir de plus belle : au salon de l'automobile de Genève, l'Audi TT et l'Audi TTS fêtent leur première mondiale. (Ces véhicules ne sont pas encore disponibles à la vente. Ne possédant pas encore d'homologation type, ils ne sont pas soumis à la directive 1999/94/CE.) La troisième génération de la compacte sport fascine une fois de plus par son design émotionnel et ses qualités dynamiques. Des technologies innovantes en motorisation et en concept de commande et d'affichage, dont l'Audi virtual cockpit, viennent caractériser ce nouveau coupé.

« L'Audi TT représente à la fois une véritable icône du design et un bolide aux excellentes performances », déclare le professeur Ulrich Hackenberg, responsable du développement au sein du directoire d'AUDI AG. « Avec cette nouvelle génération, nous permettons au conducteur de découvrir la technique au plus près - comme il l'escompte d'une authentique voiture de sport. »

Le design extérieur

Quand l'Audi TT de la première génération est apparue sur le marché en 1998, elle a révolutionné le design. Son langage stylistique à base de formes géométriques rigoureuses et de rondeurs a fait d'elle une icône d'une énorme puissance de rayonnement. Sur cette troisième génération, les designers Audi ont réinterprété un grand nombre de ces idées en les dynamisant et en les déclinant de multiples manières.

L'avant de la nouvelle TT est dominé par les lignes horizontales. La calandre est bien plus large et plate que sur le modèle précédent, une ligne puissante la partage en deux. Depuis le haut de la calandre, deux contours sculptent un motif en V sur le capot qui arbore les quatre anneaux Audi à l'instar de la voiture sport à hautes performances, l'Audi R8 (consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km : 14,9-12,4 ; émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km : 349-289). Des barrettes verticales divisent les prises d'air et dévient une partie du flux d'air vers les flancs.

Les phares de forme aplatie confèrent à la nouvelle TT un regard énergique. Les blocs xénon plus sont de série, Audi propose en option des projecteurs à LED ou ceux novateurs à faisceau matriciel à LED où des diodes individuellement réglables génèrent les feux de route. Sur ces deux variantes, les phares sont traversés d'une barrette illuminée par des guides optiques qui leur donnent un dessin unique. Les phares à faisceau matriciel à LED sont constitués de douze diodes et offrent une autre innovation Audi : les clignotants à affichage dynamique dont le sens de défilement indique la direction que va prendre le conducteur. Les feux directionnels par anticipation orientent le cône lumineux dans le virage déjà avant le braquage en s'appuyant sur les données de navigation.

Dans son profil aussi, la nouvelle Audi TT dévoile son caractère musclé et bien trempé en s'affichant prête à bondir sur la chaussée. D'une longueur de 4,18 mètres, le coupé est aussi long que son prédécesseur ; l'empattement de 2505 millimètres s'est lui élargi de 37 millimètres et les porte-à faux sont d'autant plus courts. Sa largeur est de 1832 millimètres, sa hauteur de 1353 millimètres est restée inchangée.

De multiples détails de la nouvelle Audi TT renvoient au design de la classique moderne de la première génération. Le contour du bas de caisse dessine une ligne puissante bien démarquée, les larges passages de roue forment une géométrie à part. Les passages des roues avant interceptent la ligne sculptant le capot qui longe comme ligne tornado le dessus des portes, dessine une ligne de caisse puissante et se prolonge ensuite quasi à l'horizontale jusqu'à l'arrière. Le bandeau vitré plat semble posé dessus, un léger pli dans la vitre arrière souligne son caractère tendu. Le volet du réservoir installé sur le flanc droit est typiquement rond et encerclé de vis à six pans creux, il suffit d'appuyer légèrement sur le logo TT pour l'ouvrir. Cette forme aussi rappelle la première génération de la TT. Ce qui est nouveau par contre, c'est l'absence de bouchon derrière le volet. Plus de bouchon donc à dévisser et le pistolet de distribution de la pompe à essence s'enfonce directement comme en course automobile dans le manchon du réservoir.

À l'arrière en particulier, des lignes horizontales renforcent l'impression de largeur et la sportivité de la nouvelle TT. En association avec les projecteurs LED et à faisceau matriciel à LED d'Audi, les feux arrière intègrent les clignotants à affichage dynamique. Des barrettes verticales reprennent le motif des phares avant et forment ici aussi dans les feux arrière un contour en feux de jour, encore une nouveauté Audi. Le troisième feu stop s'illumine sous la forme d'un ruban ultra-mince installé sous l'arête du becquet arrière. Il marque de son empreinte l'ensemble lumineux de l'arrière.

Dès une vitesse de 120 km/h, un becquet se dégage du capot du coffre à bagages pour améliorer à la fois la résistance à l'air et la portance négative. Tous les modèles sont équipés de deux larges et rondes sorties d'échappement. Ils renvoient ainsi à la toute première TT. La TTS comporte, comme tous les modèles Audi S, quatre sorties d'échappement ovales.

Le pack extérieur S line proposé en option accentue encore le caractère bien trempé et sportif du design sur les pare-chocs, les prises d'air, la calandre, les bas de caisse et le diffuseur arrière. Des roues de 18 pouces et une carrosserie abaissée de 10 millimètres ajoutent au dynamisme.

La carrosserie

Une des grandes compétences d'Audi est la construction allégée. L' Audi TT de la deuxième génération utilisait déjà une carrosserie Audi Space Frame (ASF) en aluminium et acier. Audi a continué à développer avec esprit de suite cette construction en matériaux mixtes sur la nouvelle TT en appliquant la devise : le bon matériau au bon endroit et en bonne quantité pour en optimiser la fonction. Le dessous de caisse du coupé est optimisé en termes de charge sur essieu et fabriqué en alliages d'acier modernes très résistants et ultra-résistants. Les structures hautement sollicitées de l'habitacle sont constituées de platines d'acier trempées sur presse qui sont à la fois ultra-résistantes et légères. Elles représentent 17 pour cent du poids de la carrosserie.

Des profilés extrudés en aluminium qui sont intégrés dans la structure par des noeuds coulés en aluminium servent de bas de caisse latéraux et de cadre de toit. Ce principe de construction assure une coque très rigide et résistante. Les côtés et le toit en aluminium complètent l'ensemble. Le capot avant, les portes et le capot arrière sont également dans ce métal léger.

Au final, les ingénieurs Audi sont arrivés pour la deuxième fois consécutive à baisser sensiblement le poids de la TT. Si au premier changement de modèle en 2006, l'économie de poids s'élevait à 90 kilogrammes, la nouvelle TT équipée du moteur 2.0 TFSI pèse maintenant à peine 1230 kilogrammes. Soit 50 kilogrammes de moins que le modèle précédent.

Ce faible poids total est preuve de la compétence Audi en construction allégée. Et il a aussi un impact positif sur l'accélération, la maniabilité et la consommation.

L'habitacle

Des volumes bien définis aux surfaces tendues et un tracé épuré de lignes qui semblent suspendues. L'intérieur matérialise le caractère racé de la voiture de sport qu'est cette nouvelle Audi TT. L'horizontalité des lignes et surfaces souligne

comme à l'extérieur la largeur de l'habitacle. La console du tunnel central, qui sert d'appui aux jambes lors des virages pris à grande vitesse, ainsi que les contre-portes ont des formes fluides et homogènes.

Ici aussi s'applique la devise : faire mieux avec moins. Des lignes pures et précises soulignent à la fois la légèreté et la sportivité sans concession que dégage l'habitacle de l'Audi TT. Deux autres astuces innovantes en design et technique ont permis aux designers de réaliser le tableau de bord dans une architecture incroyablement élancée : ils ont fondu le combiné d'instruments et l'écran MMI en une unité numérique centrale, l'Audi virtual cockpit. De plus, la commande de la climatisation se trouve directement installée dans les diffuseurs d'air.

Vu d'en haut, le tableau de bord ressemble à une aile d'avion ; les buses d'aération rondes, typique élément TT, rappellent par leur design les turbines d'un avion. Ces diffuseurs d'air intègrent toutes les commandes de la climatisation de série ou de la climatisation automatique proposée en option (de série sur la TTS). Les boutons réglant le chauffage des sièges, la température, la direction, la distribution et l'intensité du flux d'air se trouvent dans leur axe central et en cas de climatisation automatique, de petits écrans affichent le réglage choisi. Une barrette à commutateurs horizontale est positionnée en dessous des diffuseurs du milieu. Les touches à bascule en trois dimensions permettent la commande des feux de détresse, de l'Audi drive select et des fonctions d'aide à la conduite.

Les sièges sport qui sont de série dans la nouvelle Audi TT ont des appuie-tête intégrés et sont en position plus basse que dans le modèle précédent. Comparé aux sièges du modèle précédent, ces sièges ont perdu cinq kilogrammes. Il est monté sur demande (de série sur le TTS) les tout nouveaux sièges sport S dont les bourrelets latéraux aux contours très marqués sont à réglage pneumatique. Ces sièges offrent un maximum de confort et un excellent soutien.

Le nouveau volant multifonctions a sa couronne aplatie sur le bas et ses branches bordées de barrettes en style aluminium. Par ailleurs, un airbag conducteur qui économise 40 pour cent en volume d'encombrement sans faire de concession à la sécurité participe à l'impression de légèreté dégagée par l'habitacle.

De multiples détails témoignent du haut niveau d'exigence qu'Audi impose en design et en qualité de finition de l'habitacle. Citons par exemple le tout nouveau pommeau ajouré, la molette MMI à réglage ultra-précis ainsi que les caches pour haut-parleurs finement travaillés et ornés de guides optiques du système audio optionnel Bang & Olufsen.

L'Audi TT à 2+2 places est une voiture de sport qui offre de grands atouts pratiques au quotidien. Le coffre de 305 litres a gagné 13 litres de volume par

rapport au modèle précédent et peut s'agrandir par rabattement des dossiers des sièges arrière.

Les couleurs et équipements

La nouvelle Audi TT offre une palette mieux structurée de coloris bien plus variés. Il est proposé au choix onze couleurs de carrosserie, dont une réservée à S line. La palette comprend sept nouvelles couleurs pour la TT, dont deux inédites dans la gamme Audi : gris nano et rouge tango. Deux autres peintures sont de plus proposées pour la TTS : le noir panthère à effet cristal et le très expressif bleu Sepang.

L'habitacle aussi reçoit une toute nouvelle palette de coloris, la TT et la TTS disposant chacune de trois couleurs d'intérieur au choix. C'est la première fois qu'Audi propose sur la ligne d'équipement S line un intérieur bicolore à surpiqûres sportives.

L'équipement de la nouvelle Audi TTS comporte des éléments d'intérieur additionnels posant des touches de couleur sur les barrettes des sièges sport S, les flancs de la console centrale et les cerclages des diffuseurs. Les individualistes se voient offrir de nombreuses possibilités de personnalisation. Les sièges sont proposés en différentes qualités de tissu et de cuir ainsi qu'avec trois packs cuir. Les sièges sport S ont leur bande centrale typique surpiquée en losanges.

Particulièrement superbe est la design selection offerte en exclusivité, qui associe deux couleurs de cuir raffinées : marron Murillo sur les sièges et gris pierre perle aux reflets légèrement métalliques sur les accoudoirs, le protège-genoux et le haut du combiné d'instruments. Des surpiqûres contrastantes alternées, l'aluminium foncé, une couleur assortie pour les éléments d'intérieur additionnels et un tapis tissé spécial sont d'autres caractéristiques de cette élégante ligne d'équipement.

Pour la TTS, les designers Audi ont innové avec la texture laser technique pour le flanc du tableau de bord. Il s'agit d'une structure en nids-d'abeilles légèrement en relief qui confère à l'Audi TTS une allure sportive unique en son genre.

La commande et l'affichage

Le concept de commande de la nouvelle TT est tout nouveau. Reflétant son caractère de voiture de sport, il concentre tous ses éléments sur le conducteur. Le volant multifonctions est proposé en deux variantes. Sur le modèle haut de gamme, le conducteur peut commander presque toutes les fonctions à partir du volant sans quitter la route des yeux.

La deuxième unité de commande est le terminal MMI, lui aussi nouveau, installé sur la console du tunnel central. Deux touches à bascule commandent les menus navigation/carte, téléphone ainsi que radio et média. De chaque côté de la molette centrale se trouvent deux touches qui sont complétées par une touche du menu principal et une touche retour. Le pavé tactile du dessus de la molette (proposé à partir du pack connectivité) permet au conducteur d'entrer facilement les destinations pour le système de navigation, par exemple, la commande MMI touch reconnaissant son écriture. Il est de plus possible de consulter les listes déroulantes et de zoomer les cartes.

L'architecture du menu de la commande MMI reprend celle d'un smartphone, recherche de texte libre comprise. Toutes les fonctions essentielles sont directement accessibles. Un des points forts est ici la recherche directe MMI. Lors de la navigation, cette recherche directe permet d'écrire librement et immédiatement sans avoir à remplir un formulaire donné. La plupart du temps, quatre lettres suffisent pour trouver des résultats pertinents à l'échelle européenne. Les deux touches sur le côté commandent des fonctions contextuelles (touche de droite) et des options (touche de gauche). La commande est intuitive et communique un « joy of use » d'un tout nouveau genre. Outre la commande par cette unité, l'Audi TT offre encore une autre possibilité : le système de dialogue vocal. Ici aussi, Audi ouvre une toute nouvelle voie. C'est une commande vocale naturelle qui est pour la première fois utilisée sur l'Audi TT. Le conducteur peut commander les systèmes du véhicule sans avoir à lâcher le volant en prononçant des phrases simples comme « Conduis-moi à Bordeaux » ou « Je voudrais parler à Marine ».

La nouvelle TT a remplacé les affichages analogiques conventionnels par l'Audi virtual cockpit : ce combiné d'instruments entièrement numérique crée une nouvelle référence avec ses animations dynamiques et ses graphiques précis. Le conducteur peut choisir entre deux modes d'affichage. En mode d'affichage classique, le compteur de vitesse et le compte-tours sont au premier plan, en mode d'infodivertissement, ces instruments virtuels s'affichent plus petits. La surface ainsi libérée offre alors un grand espace aux autres fonctions comme la carte de navigation. L'Audi TTS offre un troisième mode au choix, le mode sportif. Ici, c'est le compte-tours qui domine l'écran en se positionnant au milieu.

Avec sa résolution de 1440 x 540 pixels, l'écran TFT de 12,3 pouces affiche des images brillantes d'une parfaite netteté. En arrière-plan travaille un processeur graphique Tegra 30 de la série 3 du leader du marché Nvidia. Tout en bas de l'Audi virtual cockpit s'affichent en permanence la température extérieure, l'heure et le kilométrage. C'est à cet endroit que peuvent apparaître les symboles d'avertissement ou d'information.

La motorisation

(Les consommations et les performances sont données à titre provisoire.)

Audi propose aux nouvelles TT et TTS trois moteurs à quatre cylindres, suralimentation et injection directe dont la puissance s'échelonne de 135 kW (184 ch) à 228 kW (310 ch). Les deux TFSI à essence et le TDI allient une puissance sportive à une efficacité énergétique exemplaire. Le système start-stop est de série.

À son lancement, la TT est équipée du 2.0 TDI avec boîte manuelle et traction avant. Ce moteur fournit 135 kW (184 ch) et un couple de 380 Nm. La nouvelle voiture de sport accélère alors en 7,2 secondes de 0 à 100 km, sa vitesse de pointe culminant à 235 km/h. La consommation type est de 4,2 litres seulement aux 100 km, soit des émissions de CO₂ de 110 g/km, un nouveau record dans l'univers des voitures de sport.

Les caractéristiques du 2.0 TDI sont entre autres les deux arbres d'équilibrage dans le carter-moteur, les arbres à cames réglables et le système d'injection à rampe commune d'une pression d'injection de 2000 bars. L'Audi TT 2.0 TDI satisfait aux exigences de la norme Euro 6 et mérite la désignation « ultra » grâce à sa haute efficacité énergétique.

Le 2.0 TFSI est disponible en deux variantes : de 169 kW (230 ch) dans la TT et de 228 kW (310 ch) dans la TTS. Toutes deux conjuguent les technologies les plus modernes : l'injection indirecte qui complète l'injection directe FSI, l'Audi valvelift system (AVS) qui règle la levée des soupapes côté échappement ainsi qu'une gestion thermique qui utilise un module à vannes rotatives et un collecteur d'échappement intégré à la culasse.

Monté dans l'Audi TT, le 2.0 TFSI développe de 1600 à 4300 tr/min un couple de 370 Nm. Il accélère le coupé doté de la boîte manuelle à six rapports et à traction avant en 6,0 secondes de 0 à 100 km/h, sa vitesse maximale est limitée par l'électronique à 250 km/h.

Sur la version équipée de la S tronic à six rapports et de la transmission intégrale permanente quattro, les chiffres sont de 5,3 secondes pour le sprint à 100 km/h, 250 km/h pour la vitesse de pointe et une consommation de 6,8 litres aux 100 km (159 grammes de CO₂ par km). La boîte à double embrayage passe ses six rapports sans interruption perceptible de la force motrice, elle se commande en mode manuel par les palettes au volant. En mode « efficiency » du système Audi drive select, la boîte S tronic passe en roue libre dès que le conducteur lâche la pédale de l'accélérateur.

L'Audi TTS s'engage dans le domaine de la haute performance. Elle expédie le sprint standard en 4,7 secondes, sa vitesse maximale étant limitée par l'électronique à 250 km/h. Son 2.0 TFSI produit un couple de 380 Nm qui est disponible de 1800 à 5700 tr/min : des volets commutables dans le système d'échappement modulent la sonorité sportive en lui conférant plus de profondeur. La boîte manuelle est de série. L'option S tronic permet de profiter de la fonction Launch Control qui gère l'accélération départ arrêté.

La transmission quattro

Dans la nouvelle Audi TT, la transmission intégrale permanente quattro assure un énorme gain en stabilité, traction et plaisir de conduire. Cette transmission a été résolument développée et perfectionnée pour la nouvelle TT. Son embrayage multidisques à régulation électrohydraulique est monté sur l'essieu arrière. La conception spéciale de la pompe permet une réduction du poids d'environ 1,5 kilogramme par rapport au modèle précédent. La répartition du couple entre les essieux est assurée par l'électronique en quelques fractions de seconde.

L'intelligence de la transmission quattro (le logiciel qui calcule la répartition possible des couples entre l'essieu avant et l'essieu arrière) a été développée spécialement pour la TT. La philosophie innovante de la régulation est d'analyser en continu les conditions ambiantes, la situation de conduite et les désirs du conducteur. La répartition idéale des couples est ainsi recalculée dans chaque situation, ce qui renforce le tempérament dynamique de la TT.

L'interconnexion de la transmission quattro et du système Audi drive select permet au conducteur de la nouvelle Audi TT de régler la transmission intégrale selon ses goûts. Le mode « auto » lui assure la meilleure traction possible et un dynamisme équilibré. En mode « dynamic », la répartition des couples favorise l'essieu arrière à un stade plus précoce, ce qui permet, en particulier en cas de faibles coefficients de frottement, d'augmenter encore le dynamisme.

Outre l'optimisation du dynamisme, le développement de la transmission quattro visait l'efficacité énergétique. En mode « efficiency » du système Audi drive select, la répartition des couples se fait en fonction du meilleur rendement. L'analyse précise de la situation et du style du conducteur permet une commande des quatre roues motrices optimisée en termes d'efficacité énergétique. Cela peut même conduire à la désactivation passagère de la transmission quattro. Dans ce mode, le logiciel intelligent surveille de près la situation et active la transmission intégrale avant qu'un couple ne soit de nouveau requis sur toutes les quatre roues. La transmission quattro peut ainsi offrir sa traction et son dynamisme typiques tout en assurant la meilleure efficacité énergétique possible.

Le châssis

La compétence technologique qui sous-tend la nouvelle Audi TT se reflète aussi dans son châssis. La suspension avant est une construction de type McPherson, des composants en aluminium réduisent le poids des masses non suspendues. L'essieu arrière à quatre bras permet de traiter séparément les forces longitudinales et transversales.

Un des points forts est la troisième génération de la régulation des amortisseurs Audi magnetic ride. Elle a été encore perfectionnée par rapport au modèle précédent en termes d'étalement des caractéristiques, dynamique et qualité de la régulation ainsi que facilité d'utilisation. Audi magnetic ride se règle via le système Audi drive select sur trois niveaux (comfort – auto – dynamic) par simple pression d'une touche, plaquant ainsi la voiture de sport compacte sur la chaussée ou la laissant glisser en douceur. Mais quel que soit le mode choisi par le conducteur, le magnetic ride assure une régulation roue par roue ultrarapide des forces d'amortissement afin de garantir dans chaque situation un contact optimal entre la roue et la chaussée.

Le haut niveau de dynamisme de la nouvelle Audi TT est ainsi encore optimisé, le contrôle du processus de régulation assurant aussi le confort routier. Ce système est unique dans ce segment du marché. Audi magnetic ride est de série sur l'Audi TTS et en option pour toutes les autres variantes de la TT.

Un autre atout est la direction progressive offerte de série : sa crémaillère assure de par sa conception une démultiplication plus directe au braquage. En ville et sur les routes sinueuses, la nouvelle TT est agile et précise sans grands efforts de braquage. À commande électromécanique et donc d'une haute efficacité énergétique, cette direction progressive a son assistance asservie à la vitesse et permet le recours aux systèmes d'aide à la conduite proposés en option : Audi active lane assist et l'aide au stationnement.

Dotée d'un châssis sophistiqué et à réglage ferme, la nouvelle Audi TT sait maîtriser toutes les manoeuvres avec brio. Sur la TTS ainsi qu'en association avec le pack sport S line et la régulation adaptative de l'amortissement Audi magnetic ride, la carrosserie est abaissée de dix millimètres.

Le système Audi drive select est proposé en option sur la nouvelle Audi TT et de série sur la TTS. Il règle les caractéristiques moteur et l'assistance de la direction. Le conducteur peut commuter entre les modes « comfort », « auto », « dynamic », « efficiency » ou « individual ». L'Audi drive select influe de plus sur plusieurs modules proposés en option : la S tronic, la transmission quattro, le système Audi magnetic ride qui par simple pression d'une touche plaque encore plus la

compacte sport sur la chaussée ainsi que la sonorité du moteur. En mode efficiency, Audi drive select agit également sur la climatisation et le système start-stop.

La gamme de roues comprend onze modèles. La TT 2.0 TFSI et la 2.0 TDI sont chaussées de série de roues forgées de 17 pouces en style cinq branches qui pèsent chacune 8,7 kg seulement, les pneus sont de la dimension 225/50. Sur demande, Audi fournit d'autres styles de roue en 17, 18 et 19 pouces et des pneus allant jusqu'à 245/35 R19. La société quattro GmbH propose de plus des roues de jusqu'à 20 pouces de diamètre.

Les disques avant sont ventilés et ont selon la motorisation un diamètre allant jusqu'à 338 millimètres. Le nouveau frein de stationnement électromécanique, que le conducteur commande par une simple touche, est intégré au système de freinage monté sur l'essieu arrière. La TTS freine sur l'essieu avant avec de tout nouveaux freins à étriers fixes en aluminium qui pèsent cinq kilos de moins que les précédents. Encore un exemple de la compétence Audi en construction allégée. Le contrôle de stabilisation électronique ESC, qui peut être en partie ou entièrement désactivé, vient parfaire la maniabilité sportive. Une gestion des couples roue par roue intervient dans les virages. Selon les besoins, la répartition du couple d'entraînement se fait de la roue avant intérieure au virage à la roue avant extérieure au virage (traction avant), sur la quattro aussi à la roue arrière. Sous la différence des forces motrices, la voiture s'incline très légèrement vers l'intérieur du virage, aidant ainsi le conducteur. Les virages sont ainsi traversés avec précision et maîtrise et la TT gagne en dynamisme et stabilité. Le mode sport favorise particulièrement une conduite sportive qui facilite le braquage et le contrôle en glisse.

L'interaction et l'harmonisation de tous les composants entre eux augmentent l'agilité de l'Audi TT, amplifiant ainsi le plaisir de conduire qui est recherché au volant d'une voiture de sport.

L'équipement

Toutes les variantes de la nouvelle Audi TT Coupé sont dotées de nombreux équipements de série. Outre les équipements déjà cités, la radio MMI et le frein de stationnement électromécanique méritent d'être mentionnés. Les options proposées sont entre autres le siège sport S en nombreuses variantes de cuir et matériaux mais aussi la clé confort, l'assistant de démarrage, l'assistant de feux de route, le pack éclairage intérieur à LED, les sièges chauffés à l'avant et le pack rangement et coffre.

En infodivertissement aussi, les clients ont le choix entre différentes options. Le pack connectivité offre le pavé tactile MMI touch. Le haut de gamme du système modulaire est le système de navigation MMI plus avec une large mémoire flash, deux lecteurs de carte, un lecteur DVD, une interface bluetooth et un système de dialogue vocal. C'est la puce T30 de la série Tegra 3 proposée par le leader du marché Nvidia qui est intégrée dans la nouvelle génération du système modulaire d'infodivertissement. Elle commande toutes les fonctions de navigation et de multimédia du véhicule et se charge avec l'aide du processeur de l'affichage sur l'Audi virtual cockpit.

Le système Audi connect est un complément idéal du système de navigation MMI plus ; il connecte la nouvelle TT à Internet via la norme de transmission rapide LTE. Grâce à la borne Wi-Fi intégrée, les passagers peuvent surfer sur Internet et consulter leurs messages électroniques. Le conducteur peut se servir des services sur mesure d'Audi connect.

D'autres modules intéressants complètent la gamme d'infodivertissement. L'Audi Phone Box connecte facilement le téléphone portable à la voiture. Sa pièce maîtresse est une antenne planaire d'utilisation universelle, qui est intégrée dans le vide-poche de l'accoudoir central. Le téléphone communique en champ proche avec l'antenne planaire plate qui transmet les signaux à l'antenne de la voiture via un amplificateur.

Le système audio Bang & Olufsen utilise un amplificateur à 14 canaux et douze haut-parleurs : les haut-parleurs des basses intégrés dans les portes s'illuminent dans l'obscurité grâce à un discret guide optique réglable.

Des systèmes performants d'aide à la conduite rendent la conduite au volant de la nouvelle TT encore plus agréable. Sont proposés en option l'Audi side assist qui assure la sécurité des changements de file grâce à un radar surveillant l'arrière du véhicule, la reconnaissance par caméra des panneaux de signalisation, l'Audi active lane assist qui seconde le conducteur à la demande par des corrections continues de la trajectoire ou l'avertit d'un changement involontaire de voie, et l'aide au stationnement avec affichage panoramique qui gare tout seul le véhicule dans une place de stationnement appropriée.



Audi TTS

-fin-