



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

Offene Sportlichkeit: der neue Audi TT Roadster und der Audi TTS Roadster

- **Kompakter Roadster überzeugt mit authentischem Design und dynamischen Fahreigenschaften**
- **Innovatives Audi virtual cockpit ersetzt analoge Anzeigen**
- **Entwicklungsvorstand Prof. Dr. Ulrich Hackenberg: „Technik im Auto noch besser erlebbar“**

Ingolstadt, 24. September 2014 – Purismus in seiner schönsten Form: Audi präsentiert den neuen TT Roadster und den TTS Roadster auf dem Pariser Automobilsalon. Der kompakte Zweisitzer setzt bei Design, Antrieb und Fahrwerk neue Massstäbe. Ein besonderes Highlight bei der dritten TT-Generation ist das Audi virtual cockpit. Das digitale Kombiinstrument rückt erstmals alle Informationen in das Blickfeld des Fahrers – ein Konzept, das für Aufsehen sorgt: So ist der Audi TT für sein neues Anzeigen- und Bediensystem bereits mit dem Car Connectivity Award sowie bei den Automotive Interiors Expo Awards als Interieur-Innovation des Jahres ausgezeichnet worden.

„Die Idee, einen kompakten Roadster nach klaren geometrischen Regeln zu entwerfen, bildete im Herbst 1994 die Ursprungsidee für den Audi TT“, sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG: „Schon in seiner ersten Generation war er ein Sportwagen für die Sinne – eine Fahrmaschine mit authentischem Design. Beim neuen TT Roadster haben wir dieses Konzept konsequent weiterentwickelt und die Technik im Auto mit Innovationen wie dem Audi virtual cockpit noch besser erlebbar gemacht.“

Charaktervolles Design trifft auf zeitlose Ästhetik – der TT Roadster und der TTS Roadster der dritten Generation führen eine grosse Tradition fort. Die Audi-Designer haben die Linienführung des Klassikers neu interpretiert und durch innovative Komponenten ergänzt.



Von Grund auf neu: das Bediensystem

Das Bediensystem im neuen Audi TT Roadster und TTS Roadster fokussiert sich voll auf den Fahrer. Beim neuen Multifunktionslenkrad stehen zwei Varianten zur Wahl. Das überarbeitete MMI-Terminal kommt dank der grundlegend neu entwickelten Bedienlogik mit sechs festen Tasten aus. Die natürlichsprachliche Steuerung erleichtert ausserdem die Bedienung während der Fahrt.

Im Zusammenspiel mit der MMI Navigation plus ist das MMI touch, das Touchpad auf der Oberseite des Dreh-/Drück-Stellers, an Bord. Mit ihm kann der Fahrer durch Listen scrollen, in Karten zoomen und Zeichen eingeben. Die Menüstruktur orientiert sich an einem Smartphone, freie Textsuche inklusive. Alle wichtigen Funktionen sind mit wenigen Klicks erreichbar, über die seitlichen Tasten eröffnen sich intelligent verknüpfte Funktionen und Optionen.

Eine weitere Top-Innovation in der neuen TT-Generation ist das Audi virtual cockpit. Das digitale Kombiinstrument mit seinen vielseitigen, detaillierten Darstellungen löst die analogen Instrumente und den MMI Monitor ab. Das 12,3 Zoll grosse Display lässt sich auf zwei Ebenen umschalten. In der klassischen Ansicht dominieren Tacho und Drehzahlmesser, im „Infotainment“-Modus rücken Themen wie die Navigationskarte in den Vordergrund. Im TTS Roadster gibt es noch eine dritte, besonders sportliche Ansicht, die den Drehzahlmesser als wichtiges Rennsport-Instrument in den Mittelpunkt stellt.

Ein weiteres Highlight der neuen Modellgeneration ist die deutlich vereinfachte Sprachbedienung. Das System versteht nun auch Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch, so dass für jede Funktion hunderte von Kommando-variationen möglich sind. Im Menü Telefon kann beispielsweise ein Kontakt ganz einfach mit den Worten „Ich will mit Peter sprechen“ oder „Verbinde mich mit Peter“ angerufen werden. Darüber hinaus ist die natürlichsprachliche Steuerung auch in den Menüpunkten Navigation, Radio und Media integriert, sodass eine konsequente Sprachbedienung für den Kunden ermöglicht wird.

Spass am offenen Fahren: das Konzept

Der neue TT Roadster verbindet das dynamische Fahrgefühl eines Sportwagens mit dem Fahrerlebnis eines offenen Zweisitzers. Die Grundlage dafür bilden Verstrebungen in Unterboden und Karosserie, die sowohl die Torsionssteifigkeit als auch den Schwingungskomfort deutlich verbessern.

Sportlich kompakt und flach steht der neue TT Roadster auf der Strasse. Mit 4.177 Millimetern fällt der Zweisitzer 21 Millimeter kürzer aus als das Vorgängermodell. Der Radstand ist jedoch um 37 Millimeter auf 2.505 Millimeter gewachsen, entsprechend kurz sind die Überhänge. Mit einer Breite von 1.832 Millimetern ist der neue TT Roadster zehn Millimeter schmaler als sein Vorgänger, die Höhe beträgt 1.355 Millimeter (minus drei Millimeter). Bei geschlossenem Verdeck liegt der c_w -Wert bei lediglich 0,30 – Bestwert im Segment der



kompakten Sportwagen. Dafür hat Audi das markante Design mit einer exzellenten Aerodynamik vereint.

Die Front des offenen Sportwagens vermittelt mit ihrer betont horizontalen Linienführung Kraft und Energie. Ähnlich wie beim Audi R8 ist der Singleframe-Grill breit und flach – im Stil des Hochleistungssportwagens sitzen die Vier Ringe auf der Haube. Die Lufteinlässe sind in der Basisvariante miteinander verbunden und von zwei vertikalen Lamellen gegliedert.

Auch in den Scheinwerfern sitzen zwei vertikale Leuchtelemente, sie strahlen das Tagfahrlicht ab. Optional liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technik oder kurz nach dem Marktstart in der neuen Matrix LED-Technologie – hier produzieren kleine, einzeln regelbare Leuchtdioden das Fernlicht. Das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige, eine weitere Innovation der Marke, läuft bei den Matrix LED-Scheinwerfern in die Richtung, die der Fahrer ansteuert.

Das flache und straffe Verdeck des neuen TT Roadster und des TTS Roadster ist auch optisch klar von der Karosserie abgesetzt und mit der für den TT Roadster typischen kurzen Seitenscheibengrafik definiert. In der Seitenansicht zitieren viele Details den Design-Klassiker der ersten Generation. Die Schultern wirken muskulös, die Schwellerkontur bildet eine starke Lichtkante. Die breiten Radläufe formen eigene geometrische Körper; der vordere durchbricht die Fuge der Motorhaube, die als Tornadolinie zum Heck zieht. Unter der klassisch runden Tankklappe auf der rechten Flanke muss der Fahrer keinen Deckel mehr abschrauben. Das direkte Betanken läuft wie im Motorsport ab.

Auch am Heck unterstreichen horizontale Linien die Breite des offenen Sportwagens. Die Stege in den serienmässigen LED-Rückleuchten, die das Motiv der Frontscheinwerfer aufgreifen, sind permanent beleuchtet. Die dritte Bremsleuchte, als flacher Streifen an der Kante des Gepäckraumdeckels ausgeführt, verbindet die Lichtsilhouette am Heck. Ein Diffusor schliesst die Endrohre der Abgasanlage ein. Ab einem Tempo von 120 km/h sorgt ein elektrisch aus dem Gepäckraumdeckel ausfahrender Spoiler für zusätzlichen Abtrieb auf der Hinterachse.

Leicht und leise: das Verdeck

Wie alle Audi Cabriolet-Modelle bringen auch der neue TT Roadster und der TTS Roadster ein elektrisch betätigtes Stoffverdeck mit. Dieses gibt es serienmässig in Schwarz, Titangrau und Jive – es fügt sich perfekt in die Designlinie ein. Mit seinen Teilen aus Magnesium, Aluminium, Stahl und Kunststoff wiegt das Softtop gerade mal 39 Kilogramm, drei Kilogramm weniger als beim Vorgänger. Davon profitieren das Gesamtgewicht und der Schwerpunkt des offenen Zweisitzers.

Beim Öffnen faltet sich das Verdeck Z-förmig zu einem flachen Paket zusammen. In der Aluminiumwanne, in der es liegt, beeinträchtigt es den 280 Liter fassenden Gepäckraum nicht. Der elektrische Antrieb mit den beiden E-Motoren erledigt das Öffnen und Schliessen in zehn



Sekunden, auch in Fahrt bis etwa 50 km/h. Dank aufwendiger Spanntechnik sitzt das geschlossene Verdeck auch bei hohem Tempo absolut straff – es bietet ein homogenes Erscheinungsbild, das die Querspiegel verbirgt.

Das Akustikverdeck gehört beim Audi TT Roadster und Audi TTS Roadster bereits zur Serienausstattung und besticht durch sehr gute thermische Isolierung sowie ein niedriges Geräuschniveau vor allem im Frequenzbereich des Fahrtwinds. Die dicke Vlies-Schicht über dem schwarzen Innenhimmel bietet Komfort. Frequenzabhängig konnte der Geräuschpegel im Innenraum um bis zu 6 dB gegenüber dem Vorgängermodell gesenkt werden. Das Verdeck birgt unsichtbar die Antennen für den Radioempfang. Serienmässig gibt es ein elektrisches Netz-Windschott, die S-Sportsitze samt Kopfraumheizung sind optional erhältlich.

Intelligenter Mischbau: die Karosserie

Mit der Karosserie des TT Roadster und des TTS Roadster präsentiert Audi eine neue Evolutionsstufe des Audi Space Frame (ASF) auf der Basis des Modularen Querbau-kastens (MQB). Ultrahochfeste Komponenten aus formgehärtetem Stahl verstärken den Vorderwagen und den Boden der Fahrgastzelle. In der Zelle sowie bei allen Aussenhaut- und Anbauteilen ist Aluminium im Einsatz – in den klassischen Halbzeugen Gussknoten, Strangpressprofil und Blech.

Mit dem 2.0 TFSI und Handschaltung wiegt der TT Roadster leer (ohne Fahrer) nur 1.320 Kilogramm. Zudem konnten die Audi-Ingenieure die Crashesicherheit durch das intelligente Mischbaukonzept im TT Roadster weiter verbessern.

Verglichen mit dem Coupé präsentiert sich die Karosserie des Roadster in wichtigen Bereichen modifiziert. Die aus Aluminium gefertigten A-Säulen bergen in ihrem Inneren jeweils eine zweite Säule aus Stahl und in ihr je ein massives Stahlrohr. Eine stählerne Innenverrippung verleiht den Aluminiumschwelleren hohe Festigkeit. V-förmige Stahlstreben versteifen die Zonen unter dem Motor- und dem Gepäckraum und binden die Achsträger an.

Im TT Roadster und im TTS Roadster trennt eine massive, aus zwei Kastenprofilen bestehende Wand den Innenraum vom Gepäckraum; sie ersetzt den Bodenquerträger des Coupés. Ihr oberer Bereich beherbergt die stählernen Überrollbügel, die – ein weiteres klassisches Designthema – elegant gerundet sind. Montageplatten verschliessen die Öffnungen in der Rückwand, in die serienmässig eine Durchlade eingelassen ist.

Stark und effizient: die Motoren

Der neue TT Roadster geht mit zwei aufgeladenen Vierzylindermotoren ins Rennen, einem TDI und einem TFSI; im TTS Roadster sorgt ein leistungsstarker TFSI für zügigen Antrieb. Mit Leistungen zwischen 135 kW (184 PS) und 228 kW (310 PS) überbieten sie ihre Vorgängeraggregate deutlich, im Verbrauch jedoch bleiben sie klar unter deren Werten.



Durch den Modularen Querbaukasten sind alle Motoren in der gleichen Lage montiert – ihre Einbaulage bringt grosse Vorteile beim Packaging mit sich. Ein Start-Stop-System ist Serie, im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select macht der einstellbare Motorsound den Klang noch sonorer.

Mit 135 kW (184 PS) und 380 Nm Drehmoment ist schon der 2.0 TDI ultra ein sportlicher Motor. Der Zweiliter-Diesel erfüllt wie alle Aggregate in der neuen TT Familie die Euro-6-Norm. Auf 100 Kilometer kommt er im Mittel mit 4,3 Liter Kraftstoff aus – das entspricht einer CO₂-Emission von 114 Gramm pro Kilometer und ein neuer Bestwert im Segment.

Der 2.0 TFSI leistet im TT Roadster 169 kW (230 PS) und 370 Nm Drehmoment, im TTS Roadster gibt er satte 228 kW (310 PS) und 380 Nm ab. Das Topmodell stösst schon in den Hochleistungsbereich vor – es sprintet in 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Topspeed. Die schaltbaren Klappen in der Abgasanlage unterstreichen den sportlichen Sound.

Serienmässig leitet der 2.0 TFSI seine Kräfte auf ein manuelles Sechsganggetriebe, optional auf die Sechsgang S tronic. Das Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge ohne spürbare Zugkraftunterbrechung blitzschnell, auf Wunsch lässt es sich mit Wippen am Lenkrad steuern. Im Modus efficiency von Audi drive select legt die S tronic den Freilauf ein, wenn der Fahrer vom Gas geht.

Neue Technik: der permanente Allradantrieb quattro

Von Grund auf neu entwickelt ist der permanente Allradantrieb quattro: Beim 2.0 TFSI-Motor im TT Roadster ist er auf Wunsch erhältlich, beim TTS Roadster Serie. Im regulären Fahrbetrieb verteilt seine elektrohydraulische Lamellenkupplung die Antriebsmomente je nach Fahrzustand, Fahrbahneigenschaften und Fahrertyp optimal zwischen Vorder- und Hinterachse.

Mit dem elektronischen Management der Kupplung finden Fahrspass und Sicherheit auf einem neuen Niveau zusammen. Bei sportlicher Fahrweise gelangt die Kraft verstärkt auf die Hinterachse, sie drückt den neuen TT Roadster und den TTS Roadster förmlich in die Kurve hinein. Auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert sind kontrollierte, sichere Drifts möglich.

Der permanente Allradantrieb ist bei der dritten TT-Generation erstmals in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer die Motorcharakteristik sowie die Arbeitsweise der Lenkunterstützung zwischen den Modi comfort, auto, dynamic, efficiency und individual umschalten. Darüber hinaus greift Audi drive select auf eine Reihe optionaler Technik-Bausteine zu, darunter die adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride (Serie beim TTS Roadster) und die Sechsgang S tronic.



In den Dämpferkolben zirkuliert ein synthetisches Kohlenwasserstofföl, das mikroskopisch kleine Magnetpartikel einschliesst. In den vorderen Dämpfern beträgt sein Volumen je 154 Milliliter, in den hinteren je 185 Milliliter. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, entsteht ein Magnetfeld, in dem sich die Ausrichtung der Partikel ändert: Sie legen sich quer zur Strömungsrichtung des Öls und hemmen so dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle.

Das Steuergerät analysiert permanent die Fahreigenschaften und den Zustand der Strasse. Je nach Einstellung von Audi drive select rollen der neue Audi TT Roadster und der TTS Roadster relativ komfortabel, ausgewogen oder dezidiert straff ab. Im Modus dynamic kommt ihr volles dynamisches Potenzial zum Tragen: Die gezielte Abstützung der einzelnen Räder bei schneller Kurvenfahrt bindet den Roadster eng an die Strasse an; sie unterdrückt Wankbewegungen weitgehend und macht die Lenksprache noch spontaner. Beim Bremsen verringert Audi magnetic ride das Eintauchen der Karosserie.

Sportlich und stabil: das Fahrwerk

Bei der vorderen Radaufhängung des neuen Audi TT Roadster und des TTS Roadster kommt das McPherson-Prinzip zum Zug. Bauteile aus Aluminium senken das Gewicht der ungefederten Massen. Die Zahnstange der serienmässigen Progressivlenkung ist so ausgelegt, dass die Übersetzung beim Einlenken zunehmend direkter wird. Die Hinterachse mit ihren vier stählernen Lenkern pro Rad kann die Längs- und Querkräfte separat verarbeiten.

Das aufwendige Fahrwerk und die straffe Abstimmung führen im Zusammenspiel mit der Progressivlenkung zu einem hochpräzisen, dynamischen Handling. Beim S line Sportpaket, beim TTS Roadster und bei Audi magnetic ride ist die Karosserie zehn Millimeter tiefer gelegt. Der TT Roadster 2.0 TFSI und der TT Roadster 2.0 TDI fahren auf Leichtbaurädern im Format 17 Zoll, die jeweils nur 8,7 Kilogramm wiegen, die Reifen haben die Dimension 225/50. Beim TTS Roadster lautet das Format 18 Zoll und die Reifengrösse 245/40; die Optionspalette reicht bis zum Format 20 Zoll. Die neu entwickelten Reifen zeichnen sich durch verbesserte Reifenperformance bei signifikanter Rollwiderstandsoptimierung aus.

Hinter den grossen Rädern sitzen Bremsen, die sich exakt dosieren lassen und ein straffes Pedalgefühl vermitteln. Je nach Motorisierung weisen die innenbelüfteten vorderen Scheiben 312 bis 338 Millimeter Durchmesser auf. Der TTS Roadster hat an der Vorderachse neu entwickelte, besonders leichte Aluminium-Festsattelbremsen. Die elektromechanische Parkbremse, eine weitere Neuerung, wirkt bei allen Motorisierungen auf die Hinterräder.

Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC, die sich teilweise oder vollständig abschalten lässt, rundet die sportlichen Handling-Eigenschaften perfekt ab. Beim Durchfahren von Kurven wirkt eine radselektive Momentensteuerung, bei der nach Bedarf eine Verteilung des



Antriebsmoments vom kurveninneren auf das kurvenäussere Vorderrad (beim Frontantrieb), beim quattro-Antrieb zusätzlich auf das Hinterrad stattfindet. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht und hilfreich für den Fahrer in die Kurve ein. Dadurch kann der Fahrer Kurven präziser und neutraler durchfahren und der TT Roadster erzielt ein grosses Plus an Dynamik und Stabilität. Der Sportmodus unterstützt besonders sportliches Fahren, das Einlenken und Kontrolle im Drift erleichtert.

Neue Linie: das Innenraumdesign

Wie ein Massanzug umgibt der zweisitzige Innenraum den Fahrer des neuen TT Roadster und des neuen TTS Roadster. Vor allem bei geschlossenem Stoffverdeck wirkt er intim und beschützend, aber nie beengend. Die Bordkante liegt hoch, die neu entwickelten Sportsitze mit den integrierten Kopfstützen sind tief montiert. Zusammen wiegen sie fünf Kilogramm weniger als die Sitze im Vorgängermodell. Optional gibt es die S-Sportsitze (Serie beim TTS Roadster) mit besonders kräftigen, pneumatisch einstellbaren Wangen.

Mit seiner leichten, beinahe schwebenden Linienführung führt das Interieur die Linie des Exterieurs fort. Im Zentrum steht das Konzept der Fahrerfokussierung. Alle Bedienelemente gruppieren sich um den Fahrer herum – ein Statement für sportliches, dynamisches Fahren. Die Türverkleidungen und die Konsole des Mitteltunnels tragen fließende, miteinander korrespondierende Formen.

In der Draufsicht ähnelt die schlanke Instrumententafel der Tragfläche eines Flugzeugs; die runden Luftdüsen, ein weiteres traditionelles TT-Thema, erinnern an Triebwerke. Sie bergen die Bedienung der Klimaanlage beziehungsweise der optionalen Komfortklimaautomatik. Die hochpräzise gefertigten Luftdüsen sind ein Beispiel für den hohen Anspruch, den Audi an die Funktion, das Design und die Verarbeitungsqualität des gesamten Interieurs stellt.

Hochwertig: Color and Trim

Beim neuen Audi TT steht im Vergleich zum Vorgänger eine deutlich klarere und buntere Farbpalette zur Auswahl. Der Lackfächer hält elf Aussenfarben bereit, eine davon exklusiv für S line. In der Farbpalette sind sieben Farben neu für den TT, zwei davon komplett neu für die Audi-Palette – Nanograu und Tangorot. Für den TTS stehen zusätzlich die Kristalleffekt-Farbe Pantherschwarz und das ausdrucksstarke Sepangblau zur Wahl.

Auch im Innenraum gibt es eine neue Farbpalette. Sowohl für TT als auch TTS stehen jeweils drei Innenraumfarben zur Wahl. Neben schwarz gibt es die Farben felsgrau und palominobraun. Zum ersten Mal kann der Kunde bei der S line-Ausstattung auch eine zweite Farbe – rotorgrau – wählen, natürlich auch mit sportlichen Kontrastnähten. Beim TTS gibt es zusätzlich die sportive Lederfarbe expressrot im Angebot.



Die Ausstattung des neuen TTS beinhaltet erweiterte Interieurelemente, die individuell wählbare Farbakzente setzen – auf den Spangen der S-Sportsitze, den Flanken der Mittelkonsole und den Ringen der Luftdüsen. Für Liebhaber des Besonderen bietet Audi viele Möglichkeiten zur Individualisierung. Für die Sitze gibt es Bezüge in verschiedenen Stoff-, Alcantara- und Lederqualitäten, dazu kommen drei Lederpakete. Die S-Sportsitze tragen eine charakteristische Rautensteppung auf dem hochwertigen Feinnappa in der Mittelbahn.

Ein besonderes Highlight ist die design selection admiralblau, die durch abgestimmte Lederfarben, wechselnd kontrastierende Nähte, ein dunkles Aluminium, einen abgestimmten Lack und eine spezielle Gewebefussmatte überzeugt.

Für den TTS haben die Audi-Designer eine innovative technische Lasertextur für den Schalttafel Flügel entwickelt. Diese Textur hat eine wabenförmige, leicht erhabene Struktur, die dem TTS eine einzigartige sportliche Anmutung verleiht.

Komfortabel: Die Ausstattung

In der Schweiz beginnt der Verkauf des neuen TT Roadster mit der Messe Paris im Oktober 2014, der TTS Roadster folgt dann Anfang 2015. Der Grundpreis für den 2.0 TFSI beträgt 53'900,- CHF. Der grosszügige Serienumfang, der unter anderem Xenon plus-Scheinwerfer, Klimaanlage und das MMI Radio umfasst, lässt sich mit zahlreichen sportlichen, praktischen und komfortablen Sonderausstattungen ergänzen.

Auch die optionalen Fahrerassistenzsysteme sind hochmodern. Der beim 2.0 TFSI und TTS serienmässige Audi side assist sichert den Spurwechsel per Radar-Messung nach hinten ab, der Audi active lane assist hält den offenen Zweisitzer mit leichten Lenkeingriffen in der Spur. Der Parkassistent mit Umgebungsanzeige steuert das Auto selbsttätig in Parklücken und wieder heraus. Ein weiteres Options-System ist die Verkehrszeichenerkennung; die Pausenempfehlung ist Serie.

Das Infotainment-Programm ist im Baukastensystem konzipiert; an seiner Spitze steht die MMI Navigation plus mit dem MMI touch. Sie nutzt bereits den Modularen Infotainmentbaukasten der zweiten Generation mit dem Tegra 30-Grafikprozessor des Audi-Partners Nvidia. Der Audi TT hat selbstverständlich den schnellen Übertragungsstandard LTE (Long Term Evolution) an Bord. Der ergänzende Baustein Audi connect bietet ausserdem die bekannten, massgeschneiderten Online-Dienste – von Google Earth und Google Street View bis hin zum Zugriff auf Twitter und Facebook. Neu ist ausserdem das Online-Media-Streaming-Angebot. Hier ermöglicht die MMI connect App den Zugang zu Diensten wie Aupeo! und Napster.

Mit der Audi phone box lässt sich das Handy komfortabel ans Auto ankoppeln, das Gurtmikrofon sorgt für exzellente Sprachqualität beim Telefonieren selbst bei offenem

Verdeck. Das optionale Bang & Olufsen Sound System bietet 680 Watt Leistung und zwölf Lautsprecher. Die speziell gestalteten Blenden sind an den Tieftönern mit eloxierten Aluminium aufgewertet, die das Logo der dänischen HiFi-Spezialisten tragen. Ein weisser LED-Lichtleiter macht das Soundsystem auch bei Nacht zu einem Highlight.

Modell	kW (PS)	Preis (inkl. MwSt)	Markteinführung
TT Roadster, 2.0 TDI	135 (184 PS)	52'200,-	Frühjahr 2015
TT Roadster, 2.0 TFSI	169 (230 PS)	53'900,-	Frühjahr 2015
TTS Roadster, 2.0TFSI	228 (310 PS)	73'400,-	Frühjahr 2015



TTS Roadster



TT Roadster



Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi TT Roadster 2.0 TDI ultra (135 kW):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 – 4,3**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 114**

Audi TT Roadster 2.0 TFSI (169 kW):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 6,0**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 142 – 140**

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

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,7**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 156 – 154**

Audi TTS Roadster 2.0 TFSI quattro (228 kW):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5 – 7,3**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 174 – 169**

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

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,9**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 159**

**Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs variieren aufgrund der Räder- beziehungsweise Reifenwahl und hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.

– Ende –