



TEST PARALELO
Audi A3 1.8 T / VW Golf GTI

Durmiendo con el enemigo



32 Parabrisas ■ Junio 2000

Comparten el mismo techo
(Grupo VW) y la misma plataforma,
motor, transmisión, rodado y
performance. Son casi idénticos
en todo salvo en el precio: el Audi
cuesta 9000 pesos más que el VW.
Y la verdad... no es para tanto

Por **Matías Antico**
Fotos **Juano Fernández y Oscar Mosteirín**



Parabrisas

t Audi A3 1.8 T / VW Golf GTi

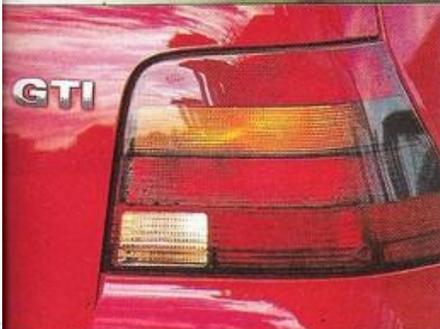


En épocas en que las grandes automotrices se fusionan, se absorben, se compran y se venden, el Grupo VW –el más fuerte y expandido de Europa– es una referencia. Actualmente controla marcas como Audi (desde hace ya muchos años), Seat, Skoda y algunas más exclusivas como Lamborghini, Bugatti y Bentley. Pero para las de producción masiva –con la de los cuatro anillos diferenciada como Premium, deportiva e innovadora–, la política de producción está resuelta muy inteligentemente. Mediante la implementación de motores, transmisiones, plataformas e innumerables componentes comunes, se desarrollan ingenierías modulares que permiten la fabricación de distintos modelos en una misma línea de montaje con los mismos robots. El resultado es una considerable reducción de costos y un control de calidad más efectivo. Es así como todos los modelos que el grupo produce dentro del segmento C internacional, tales como los Au-



Consola con equipo de audio Concert de excelente sonido pero sin CD. Inadmisibles en un auto de 37.000 pesos. Abajo, llanta de cinco rayos de bellissimo diseño e identificación trasera (arriba)





En el autoestéreo del Golf también se extraña el CD. Ambos tienen climatizador automático y el VW, además, ofrece reposavasos y calefacción de butacas con regulación de cinco puntos



Con plataforma compartida, los dos se fabrican en Curitiba, Brasil

di A3/TT, VW Golf/Jetta/Bora/New Beetle, Seat Toledo/Leon y el Skoda Octavia, se construyen sobre una misma plataforma que se adapta a cada modelo. Las diferencias nacen en la forma de las carrocerías y los interiores, así como en la calidad y apariencia de los materiales empleados, de alta calidad en todas las marcas del grupo pero más cuidados en el caso de Audi.

Los dos modelos probados en estas páginas son un ejemplo de ingeniería compartida. Los dos se ensamblan en la planta brasileña de Curitiba (en donde su armado demora el mismo tiempo), tienen carrocerías de cinco puertas con casi las mismas medidas, utilizan idénticos motores y esquemas



t Audi A3 1.8 T / VW Golf GTI

Audi A3

Equipo adicional

- Instrumental con check-pannel
- Levantavidrios traseros con doble one-touch

El motor 1.8 Turbo brilla por suavidad y gran respuesta a cualquier régimen



Muy cómodas y elegantes butacas para el A3 que, a diferencia del Golf, no cuentan con regulación lumbar.

A la izquierda, comandos centralizados y bien ubicados en la puerta del conductor



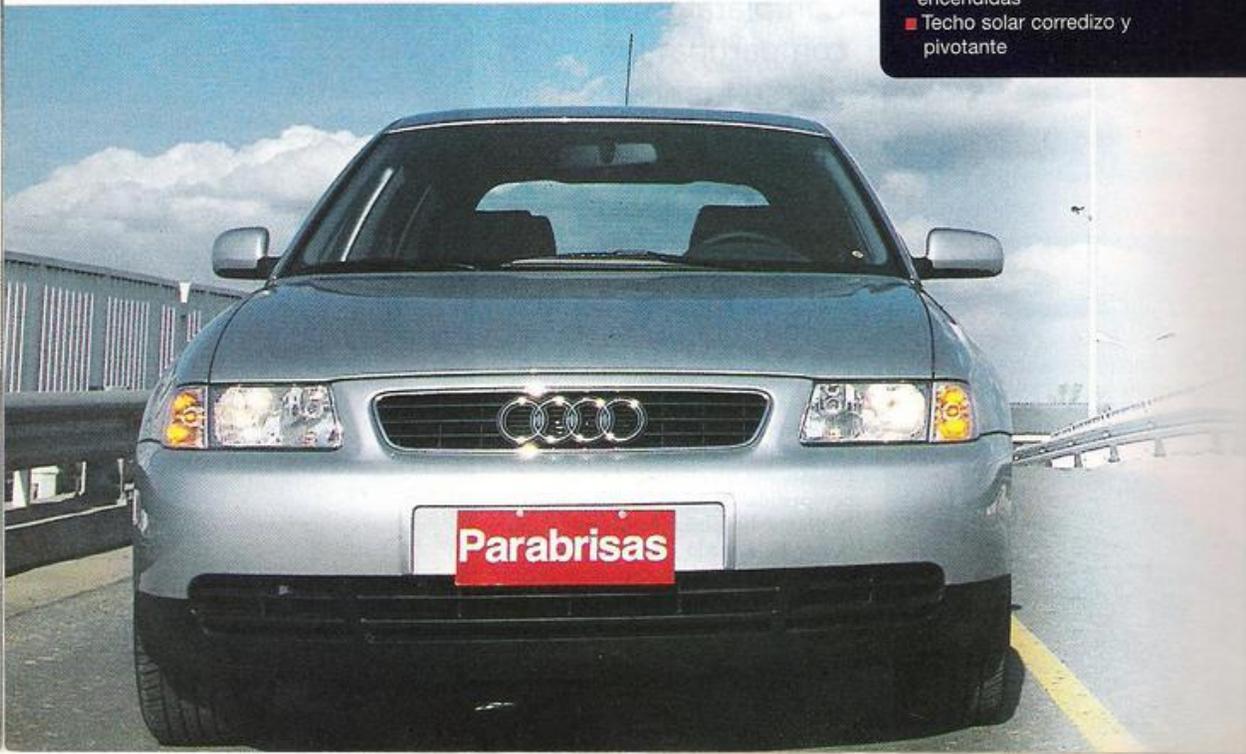
de suspensiones, la misma transmisión con las mismas relaciones y hasta la misma medida de llantas y neumáticos. Las diferencias entre ellos, entonces, se limitan a sus bien distintos estilos, la calidad de materiales y equipamiento y el precio, siendo el Audi 9.000 pesos más caro. Y es justamente en este último ítem en donde se centra el principal análisis ¿vale la pena pagar esa diferencia por productos tan similares? O en otras palabras ¿vale la pena pagar 9.000 pesos más por la imagen de prestigio de una marca Premium?

Diseño - Aerodinámica

Dos fórmulas distintas. El VW sigue fiel a una imagen tradicional, con líneas suaves, un remate de cola más recto y el clásico parante trasero ancho. La vi-

Equipamiento en común

- Climatizador automático
- Dirección asistida
- Regulación de altura de butacas
- Faros de altura regulable
- Antinieblas delanteros y traseros
- Cuatro levantavidrios, delanteros con one touch doble y temporizador
- Plafonds de luces de cortesía delanteros y traseros
- Cierre centralizado con mando a distancia
- Aviso de olvido de luces encendidas
- Techo solar corredizo y pivotante





Comandos centralizados también en la puerta del VW. Las butacas, deportivas, tienen ajuste lumbar e incorporan los airbags laterales. Incluye apoyabrazos central con portaobjetos en su interior

VW Golf

Equipo adicional

- Airbags laterales
- Apoyabrazos central delantero y trasero con portaobjetos
- Calefacción de butacas
- Posavasos en plazas delanteras y traseras
- Apoyacabezas central trasero
- Butaca con regulación lumbar

sibilidad hacia atrás es mejor que en el Audi pero anotamos como defecto algunos molestos silbidos de aire durante la marcha en ruta.

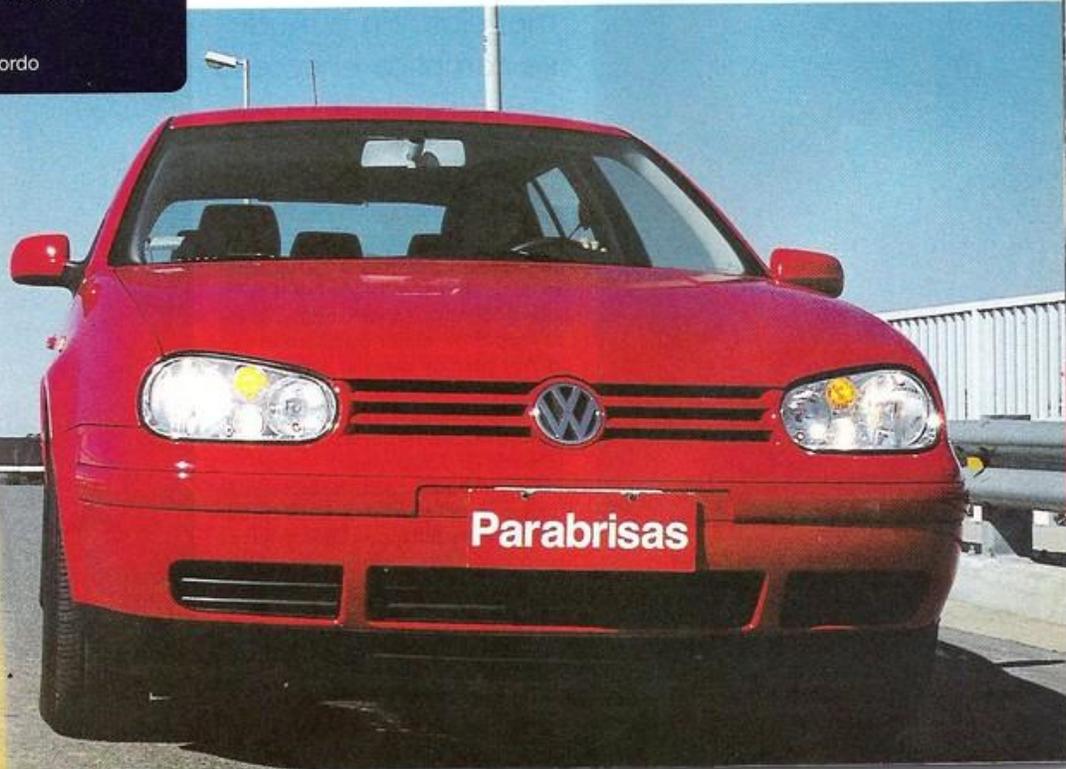
El A3, moderno y con líneas un poco más audaces, cautiva con su estilo. Esta nueva versión de cinco puertas está bien resuelta y son pocas las diferencias con relación al conocido tres puertas. Los parantes negros disimulan el marco trasero adicional y sólo se modificó el parante trasero, ahora más angosto.

Motor - Prestaciones

Brillante desempeño del motor. En ambos casos es exactamente igual hasta en la forma de los recipientes de los fluidos. Sólo se diferencian por la identificación en el cobertor.



- Parasoles con espejos y luces de cortesía
- Guantero con llave y luz
- Cuatro cinturones inerciales
- Cuatro apoyacabezas regulables
- Apertura interna de tanque
- Columna de dirección con regulación telescópica y en altura
- Llantas de aleación
- Autoestéreo con pasacasete
- Espejos de regulación eléctrica
- Respaldo trasero abatible en 1/3 - 2/3
- Limpia-lavaluneta
- Ordenador de a bordo



t Audi A3 1.8 T / VW Golf GTI



Las plazas traseras del A3 son limitadas para adultos. No tiene apoyacabezas ni cinturón inercial para el pasajero del medio

El espacio trasero es limitado en los dos modelos. En el Audi se complica el acceso

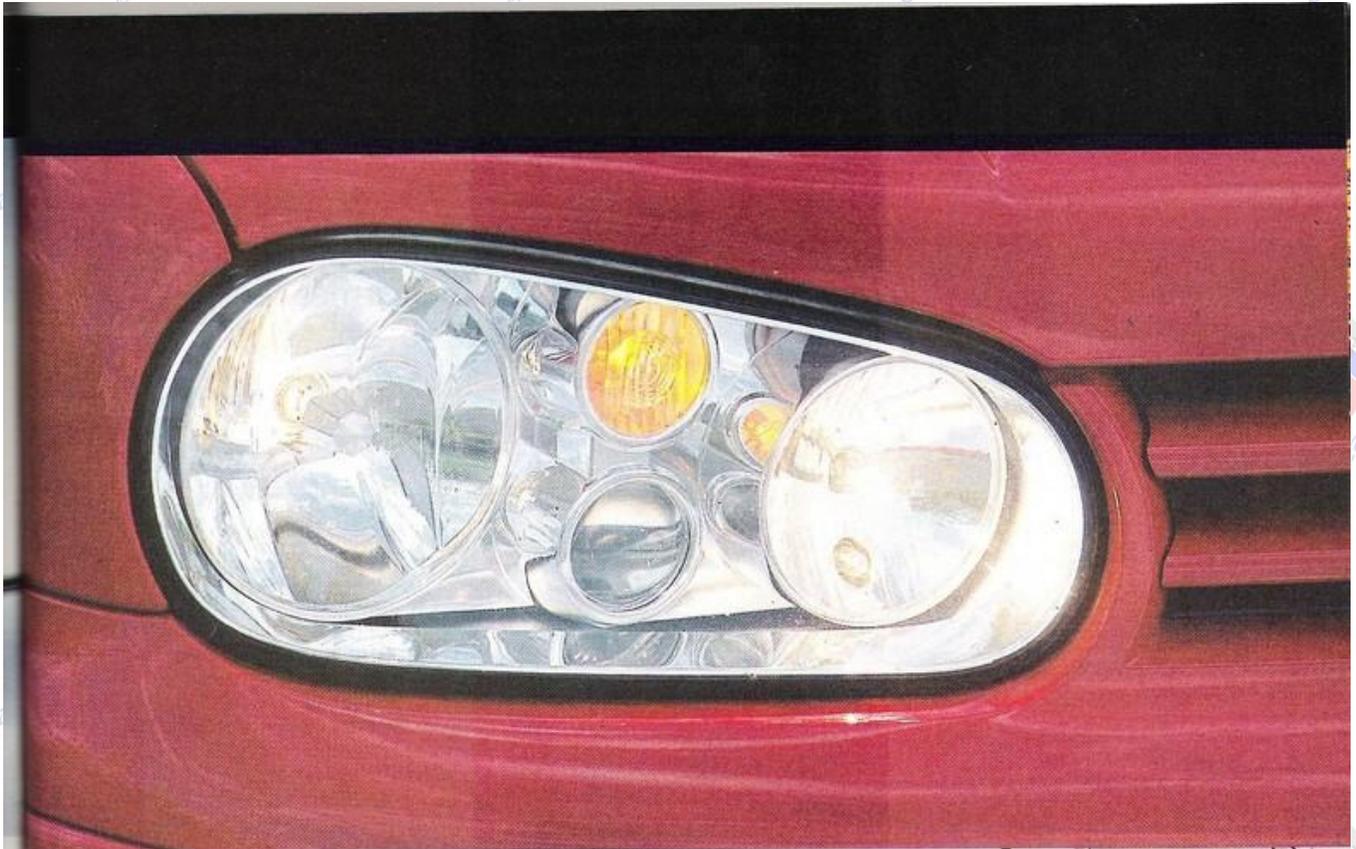
Torque (21,4 kgm) parejo desde las 1.750 rpm y hasta las 4.600. Las recuperaciones son formidables en ambos casos por esta razón.

El turbo es de acople imperceptible, empuja bien desde las 2.000 rpm pero demuestra su verdadero potencial a las 3.500 rpm. La versatilidad de este propulsor (mejor insonorizado en el A3) permite manejar a ritmos de paseo por la ciudad estirando los cambios y exigirlo en la conducción deportiva, con respuesta contundente desde las 3.500 rpm.

En cuestión de performances, si se tiene en cuenta que montan el mismo motor, la misma transmisión y que el coeficiente aerodinámico es similar, los números tienen que estar parejos sí o sí. Y esto quedó demostrado. Ambos superan los 210 km/h y aceleran de 0

● Detalles

- La butaca del Golf cuenta con regulación lumbar. Ideal para viajes largos.
- Los antinieblas delanteros, en los dos casos, están integrados en las ópticas. En el Golf, también las luces de giro.
- Todos los apoyacabezas (cuatro en el A3 y cinco en el Golf) cuentan con doble regulación: en altura y pivotantes. Muy cómodos y correctamente ubicados.
- El motor 1.8 Turbo está preparado para usar nafta súper de 95 octanos. No hace falta la Ultra de 97.
- El Audi tiene un cajoncito de buena capacidad debajo de la butaca del conductor para poner diversos objetos.
- Ninguno de los dos tiene portamapas en las puertas traseras.
- En los dos modelos, la pedalera se complementa con un cómodo apoyapie de generoso tamaño.
- En el VW los comandos y el display



del climatizador se ubican muy abajo. Cuesta visualizarlo sin distraer la vista durante el manejo.

- El Golf ofrece amplios portaobjetos en la consola y en los apoyabrazos centrales delantero y trasero.
- Ambas guanteras tienen poca capacidad pero incorporan luz y cerradura.
- El bloqueo de puertas, como en todos los Golf, es muy ruidoso...
- ...Silencioso y suave, por el contrario, en el A3.
- La computadora del VW no se complementa con un check-panels como en el Audi.
- Posavasos dobles adelante y atrás en el Golf.
- Práctico detalle: el VW cuenta con un pequeño parasol arriba del retrovisor.
- En ambos casos, los datos de velocidad instantánea y promedio del ordenador.
- Ambos tienen apertura interna de tanque. El Golf con tecla aparte.

a 100 en menos de 9 segundos. El consumo es contenido hasta los 120 km/h, pero la cosa cambia con una conducción más picante o superando esa marca de velocidad. Los tanques de 55 litros no permiten una buena autonomía.

Confort - Espacio Interior

En las plazas delanteras el espacio es más que suficiente, la posición de manejo es de las mejores gracias a la regulación en altura de las butacas (la del Audi baja más, ofreciendo una postura más deportiva) y de la columna de dirección, que también se modula en profundidad. Muy cómodas en ambos casos, las butacas tienen un look más sport en el VW (combinan con el color de la carrocería) y ofrecen regulación lumbar. El Audi denota la falta de este accesorio.

Atrás, la habitabilidad es limitada en los dos modelos, con escaso espacio para las piernas, más apto para niños que para adultos, sobre todo en viajes largos. En el A3, además, se dificulta el acceso por la presencia del marco de la tercera ventanilla, que interfiere con el recorrido de la cabeza al ingresar. Por otra parte,



Habitabilidad tan limitada como en el A3. Tiene quinto apoyacabeza pero falta el cinturón inercial del medio

t Audi A3 1.8 T / VW Golf GTI



Con suspensiones más firmes, en la ruta el Audi es más deportivo

el baúl del Volkswagen es 20 dm³ más pequeño que el del Audi, que no brilla por su capacidad: 350 dm³.

En términos de confort, ninguno de los dos defraudará a nadie. El interior del VW muestra apliques de metal muy deportivos mientras que todo apunta a la sobriedad y la elegancia en el Audi. Plásticos, tapizados, comandos y paneles de alta calidad en el Golf (como en todas las versiones de la gama) pero más refinados en el Audi, con pequeños detalles en los que se ha fijado especial atención. Con respecto a sus pares alemanes, son ínfimas las diferencias de terminación.

Instrumental - Equipamiento

Con relación a los A3 y Golf probados anteriormente, el instrumental es casi idéntico salvo en el Audi, ahora con caracteres iluminados en blanco, en lugar del rojo tradicional. Ambos cuentan con abundante información,



La vista trasera del Audi A3 sigue siendo uno de los puntos estéticos más personales y atractivos. Las cuatro puertas no atentaron contra su estilo y se disimulan con los parantes negros. Modesta capacidad de baúl y respaldo trasero abatible asimétricamente

Audi A3

+ Los más

- ✓ Desempeño del motor
- ✓ Comportamiento brillante
- ✓ Impecable terminación
- ✓ Óptima posición de manejo
- ✓ Sistema de frenos
- ✓ Insonorización
- ✓ Estilo inalterado con las cuatro puertas

- Los menos

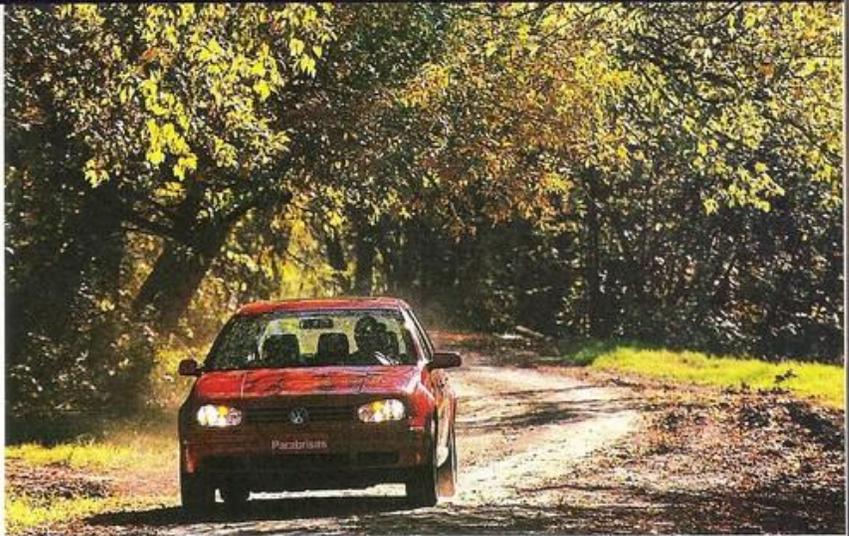
- ✗ Precio excesivo
- ✗ Falta de airbags laterales
- ✗ Limitado espacio trasero
- ✗ Falta de CD
- ✗ Faltantes de equipamiento para su precio
- ✗ Visibilidad trasera

complementada por ordenador de a bordo –sin check-pannel en el VW–. Los climatizadores funcionan de maravilla pero el del Audi tiene display de mayor tamaño y accionamiento más sencillo que en su competidor.

En el ítem Equipamiento hay que llamar la atención al modelo de los cuatro anillos, sobre todo en materia de seguridad: **no cuenta con airbags laterales ni quinto apoyacabeza trasero.** Aunque menos importante, tampoco ofrece apoyabrazos centrales delantero ni trasero ni calefacción de butacas. Todos estos faltantes, equipo de serie en el Golf, afectan la relación precio-equipamiento del Audi. Ninguno de los dos incluye CD en el equipo de audio (de excelente sonido en el A3), algo inexplicable, sobre todo sabiendo que modelos básicos del Grupo, como los Seat Cordoba/Ibiza, lo traen de serie. Están preparados para que se les instale un cargador de seis discos en el baúl, pero hay que pagarlo aparte. A ningún auto de esta categoría debería faltarle el CD. El casete, por estos días, está en retirada.

Dirección - Suspensión

Sistema de dirección de impecable funcionamiento, con respuestas rápidas. En ambos casos el volante está



VW Golf

+ Los más

- ✓ Desempeño del motor
- ✓ Respuesta de la selectora
- ✓ Comportamiento en ruta
- ✓ Sistema de frenos
- ✓ Equipamiento de confort y seguridad
- ✓ Confort de marcha para un GTI
- ✓ Calidad de terminación
- ✓ Posición de manejo

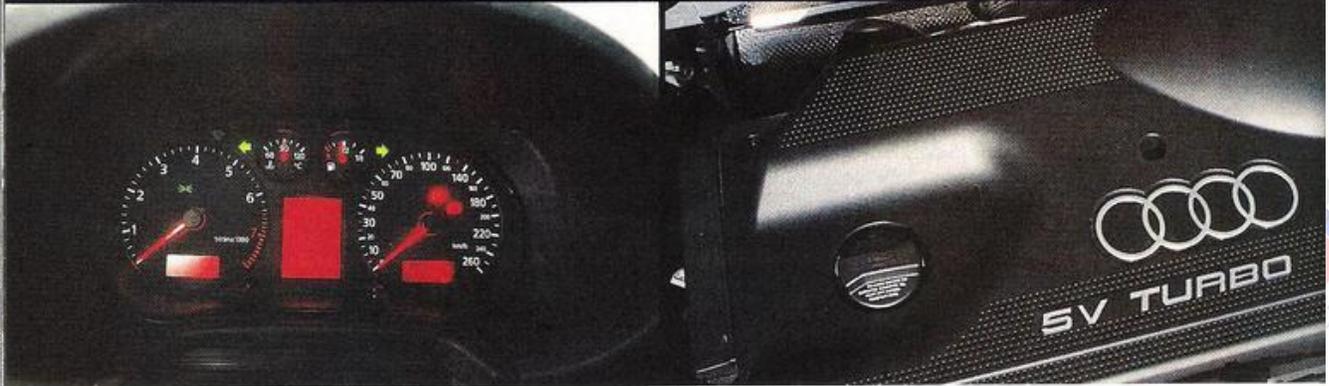
- Los menos

- ✗ Suspensiones algo blandas para manejo deportivo
- ✗ Limitado espacio trasero
- ✗ Falta de CD
- ✗ Ruidos aerodinámicos
- ✗ Capacidad de baúl

Estilo tradicional en la cola del VW, que sigue los pasos de sus antecesores, con remate de baúl recto. La visibilidad trasera es mejor que en el A3. Con 20 dm³ menos, el volumen del baúl es insuficiente para el llevar el equipaje de cuatro personas



t Audi A3 1.8 T / VW Golf GTI



Audi: a pesar de ser un modelo Premium, tiene varios faltantes de equipamiento

forrado en cuero, tiene el tamaño justo y el grado de asistencia es el necesario en ciudad pero levemente sobreadasistido a altas velocidades.

En cuanto a las suspensiones, se puede hablar de esquemas idénticos pero con ajustes distintos. El VW muestra un correcto confort de marcha por tratarse de un GTI, pero esto se traduce en algunos balanceos en el manejo deportivo, sobre todo en curvas cerradas (no así en los curvones amplios). De todas maneras, la tenuta direccional es de lo mejor y el comportamiento muy franco. El Audi, en cambio, es apenas más duro en la ciudad pero se muestra más firme en lo deportivo, luciendo un equilibrio más logrado y una mejor conducción en caminos trabados, con balanceos más contenidos. Al volante se siente pleno dominio y la sensación es de una gran seguridad en los dos casos

Transmisión - Caja

La misma caja con las mismas relaciones. Dadas las características del motor –sumamente elástico–, las relaciones, aunque un poco largas, se combinan perfectamente y se logra un escalonamiento ideal tanto para realizar una conducción económica como para un manejo deportivo, siempre con potencia disponible. Las selectoras son muy buenas, sobre todo la del VW, con unos saltos impecables, sin traba alguna y con una resistencia a las exigencias fuera de lo común.

Seguridad - Frenos

En términos dinámicos, por comportamiento, ambos modelos son sumamente seguros y controlables incluso en situaciones comprometidas. Hay que repetir la falta de airbags laterales de serie y el apoyacabezas central trasero en el A3, que sí trae el VW. En ambos, y aunque parezca increíble, el quinto cinturón es fijo-abdominal. Las luces de los dos tienen excelente poder, con antinieblas delanteros y traseros y regulación de faros en altura. De lo mejor.

Sistema de frenos idéntico: ABS de serie, cuatro discos y distribuidor de fuerza de frenado EBV. Pedal firme, fre-

najes rectos aún en mojado y con adherencia despareja en cada rueda. Excelente poder de detención con un brillante desempeño del sistema, sin fatigas aún en solicitudes reiteradas.

Precio

Uno de los puntos más controvertidos. Más allá de la preferencia estética por cada uno, se trata de dos autos casi idénticos funcionalmente. Con un nivel prestacional muy similar y un equipamiento superior, el Golf cuesta 9000 pesos menos. Los diferencia un nivel de terminación o materiales de calidad levemente superior en el Audi (los del Golf, de todas maneras, están por encima de los rivales de su precio) en algunos detalles del interior.

Luego de un largo y minucioso análisis, concluimos en que esos 9000 pesos apuntan a diferenciar un producto catalogado como Premium de otro normal. Es decir, ese es el costo a pagar por un modelo exclusivo (aunque no tanto) y distintivo. Claro que este análisis especialmente implica variables de representación social o imagen, porque en términos específicos de producto, la brecha es mucho más chica de lo que pensábamos. ■



Ficha técnica

Audi A3 1.8 T/VW Golf GTI

MOTOR

Delantero transversal, cuatro cilindros en línea, cinco válvulas por cilindro, dos árboles de levas a la cabeza comandados por correa dentada. Alimentación por inyección electrónica multipunto, turbocompresor e intercooler.

Díámetro x carrera 81,0 x 86,4 mm
Cilindrada 1.781 cm³
Relación de compresión 9,5: 1
Potencia 150 CV a 5.700 rpm
Torque 21,4 kgm a 1.750 rpm

CAJA DE CAMBIOS

Manual tracción delantera, cinco marchas y M.A con las siguientes relaciones:

1ª 3,30:1 2ª 1,94:1 3ª 1,31:1
4ª 1,03:1 5ª 0,84:1 M.A 3,06:1
Diferencial 3,68:1

SUSPENSION

DELANTERA • Independiente tipo Mc Pherson con brazos triangulares transversales, amortiguadores hidráulicos y resortes helicoidales.

TRASERA • Semi-independiente con eje semi-rígido, brazos longitudinales, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

FRENOS

ABS, DISTRIBUIDOR EBV
DELANTEROS discos ventilados
TRASEROS discos sólidos

DIRECCION

Piñón y cremallera, asistida.
Diámetro de giro 10,9 metros.

LLANTAS Y NEUMATICOS

Llantas 6,5J x 16"
Material aleación liviana
Neumáticos 205/55 R16

FABRICANTE

VW/Audi do Brasil LTDA, Rua Miguel Yunes 351, San Pablo, Brasil.

IMPORTADOR

VW/Audi Argentina, Av. Henry Ford y Panamericana, El Talar, Provincia de Buenos Aires.

PRECIO Y GARANTIA

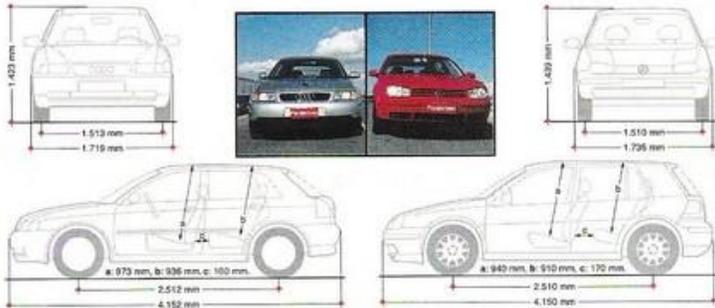
Golf GTI 5p.
\$ 27.986 y un año sin límite de kilometraje.
Versión 3 puertas: \$ 27.194.

A3 1.8 T 5p.
\$ 37.000 y un año sin límite de kilometraje.
Versión 3 puertas: \$ 36.000.

Características generales



Audi A3 Dimensiones VW Golf



CARROCERIA

Hatchback, cinco puertas, cinco pasajeros
Hatchback, cinco puertas, cinco pasajeros

BAUL

350 dm³ / 330 dm³

TANQUE DE COMBUSTIBLE

55 litros / 55 litros

PESO

En orden de marcha 1.220 kg
En orden de marcha 1.280 kg

Prestaciones

■ Audi A3 1.8 T ■ VW Golf GTI

VELOCIDAD MAXIMA

Medidas en km/h (rpm x 1000), en cada marcha.

1º	61,9 (6,55)	62,6 (6,5)
2º	103,4 (6,55)	102,9 (6,5)
3º	157,5 (6,55)	156,4 (6,5)
4º	202,7 (6,75)	201,2 (6,75)
5º	212,6 (5,65)	211,4 (5,65)

FRENAJE

Distancia requerida (metros) hasta la parada total del vehículo, partiendo desde distintas velocidades (km/h).

60 km/h - 0	15,6 m	16,4 m
80 km/h - 0	26,7 m	27,9 m
100 km/h - 0	43,2 m	43,6 m
120 km/h - 0	61,8 m	62,7 m

ELASTICIDAD

Tiempo (segundos) necesario para alcanzar 120 km/h, en cuarta marcha desde 60 y 80 km/h.

60-120 km/h	13,1 seg	12,9 seg
80-120 km/h	9,3 seg	8,9 seg

Tiempo (segundos) necesario para alcanzar 120 km/h, en quinta marcha desde 60 y 80 km/h

60-120 km/h	17,3 seg	17,0 seg
80-120 km/h	12,3 seg	11,8 seg

ACELERACION

Tiempo (segundos) necesario hasta alcanzar, con partida detenida, 80, 100, y 120 km/h

0 a 80 km/h	6,2 seg	6,4 seg
0 a 100 km/h	8,7 seg	8,8 seg
0 a 120 km/h	12,0 seg	12,6 seg

Tiempo (segundos) necesario y velocidad desarrollada (km/h) hasta alcanzar, con partida detenida, 400 y 1.000 metros

0 a 400 m	16,1 seg	138,0 km/h
0 a 400 m	15,8 seg	140,1 km/h
0 a 1.000 m	29,9 seg	175,7 km/h
0 a 1.000 m	29,0 seg	177,5 km/h

CONSUMO

Cantidad de kilómetros recorridos por cada litro de combustible (km/l)

Urbano	8,5 km	8,3 km
En ruta a 90 km/h	14,9 km	14,3 km
En ruta a 120 km/h	11,5 km	12,0 km
Promedio	11,6 km	11,5 km

SONORIDAD

Medida en decibeles (db) desde la parte delantera del habitáculo. El ideal de confort es de 65 db

Punto muerto	46,0 db	47,7 db
80 km/h	64,2 db	65,6 db
120 km/h	69,0 db	71,1 db
Promedio	59,7 db	61,5 db