

COMPARATIVA

Audi A3 1.8T Quattro

BMW 323 ti

Más diferentes
que nunca

Desde el modo para alcanzar la potencia, hasta el sistema de transmisión de uno y otro, todo es diferente. BMW y Audi rivalizan duramente con estos dos deportivos, y lo hacen con armas absolutamente distintas.



El partido que Audi le está sacando a su motor 1.8 es ejemplar. Con la misma base ofrece 125, 150, 180 y 225 CV. Lo monta en los A3, A4 y A6, además de en bastantes modelos más de las marcas filiales (VW, Seat y Skoda). Y en todas las versiones y en todos los modelos en los que se instala, el comportamiento de esta mecánica es excelente.

En el caso del A3 quattro ofrece 180 CV. Con ellos planta cara al BMW 323 ti, que con una mecánica de seis cilindros en línea y 2,5 litros de cilindrada desarrolla 170. La tracción quattro debuta en el A3 coincidiendo con la llegada de la nueva mecánica, mientras que la tradicional tracción trasera es la encargada de pasar la potencia al suelo en el 323 ti. Básicamente, las diferencias de com-

portamiento y aptitud de uno y otro radican en estas dos facetas: los motores y el modo de transmitir la fuerza al asfalto.

Compartiendo denominación, el sistema de tracción quattro no es igual en todos los Audi. En el caso que nos ocupa, se despiden al autoblocante central tipo Torsen y se deja en su lugar un embrague de discos para efectuar el reparto de par entre ambos trenes. Se tra-

ta de un sistema especialmente pensado para funcionar combinado con motores situados transversalmente y que comparte con el coupé TT o el S3 todavía por llegar. Este nuevo diferencial está situado cerca del eje trasero y lo componen, fundamentalmente, tres elementos: un embrague hidráulico de discos, una bomba integrada y un ordenador que gestiona el funcionamiento.



POSICIONAMIENTO		
NOTA	Deportivos, lujosos y exclusivos, con un tamaño en torno a los cuatro metros y con grandes posibilidades dinámicas, estos dos vehículos encuentran pocos rivales en su camino. Por potencia tienen por encima al Lancia Delta HF HPE con 193 CV, mientras que cerca de ellos está el Xsara 2.0 16v, con 167. Tanto el BMW como el Audi tienen un precio superior y un nivel de acabado más exquisito, además de una concepción mecánica bien distinta. No es que estén solos en el mercado, pero casi.	
autopista		
A3 1.8T Q	8,5	
BMW 323 Ti	8	
PRECIO BASE	A3 1.8T Q	4.556.000 ptas
	323 Ti	4.541.000 ptas

Para ver más gráficamente lo que ocurre en las entrañas de este vehículo es mejor ponerse a su volante. Mejor aún, intercalar los ejercicios cambiándose de vez en cuando al 323 ti.

Como siempre, mientras la carretera es más o menos recta, más o menos llana y está seca, da lo mismo el sistema de tracción que llevemos. Mejor dicho, es más oportuno llevar sólo dos ruedas motrices, por el ahorro de peso. El

BMW, empujado por sus ruedas posteriores, corre muchísimo, y es capaz de alcanzar altas velocidades con extrema facilidad. Hay mucho par a cualquier régimen en su motor, proporcionado por los 2,5 litros de cilindrada. Si no fuera porque la dirección del BMW a alta velocidad comienza a flotar y dejamos de sentir las ruedas del coche como sería oportuno, rodar a alto ritmo con él apenas tendría dificultad.

CARACTERÍSTICAS

	AUDI A3 1.8 T	BMW 323 Ti
MOTOR		
Situación	Delantero transversal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en línea
Cilindrada	1.781 cm ³	2.494 cm ³
Cotas	81,0 x 86,4 mm	75,0 x 84,0 mm
Bloque/culata	Aleación/aleación	Aleación/aleación
Distribución	Doble árbol de levas en culata accionado por correa. 5 válvulas por cilindro	Doble árbol de levas en culata, accionado por cadena. 4 válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección electrónica multipunto con turbocompresor e intercooler	Inyección electrónica multipunto
Combustible	Gasolina sin plomo 95 oct.	Gasolina sin plomo 95 oct.
Refrigeración	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador
Compresión	9,5:1	10,5:1
Potencia máxima	180 CV CEE a 5.500 rpm	170 CV CEE a 5.500 rpm
Par máximo	24 mkg CEE entre 1.950 y 5.000 rpm	25 mkg CEE a 3.950 rpm

TRANSMISION

Tipo	Tracción integral permanente	Propulsión trasera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	4,220:1 3,647:1 (5ª)	3,07:1
Rel. cambio 1ª	3,818:1 (7,22)	4,23:1 (8,84)
(desarrollo 2ª	2,105:1 (13,10)	2,52:1 (14,83)
km/h por 3ª	1,345:1 (20,50)	1,66:1 (22,52)
1.000 rpm) 4ª	0,972:1 (28,37)	1,22:1 (30,64)
5ª	0,970:1 (36,00)	1,00:1 (37,37)

BASTIDOR

Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	21 mm de Ø	25,5 mm Ø
Susp. trasera	Ruedas tiradas con dos brazos transversales superpuestos	Ruedas tiradas por brazos triangulares
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	15 mm de Ø	16 mm Ø
Frenos	Doble circuito	Doble circuito
Ayudas	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS
Delanteros	Discos ventilados de 268 mm de Ø	Discos ventilados de 286 mm Ø
Traseros	Discos de 240 mm de Ø	Discos de 272 mm de Ø
Dirección	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Giros/o volante	3/37,5 cm	3,3/38 cm
Ø de giro	10,9 m	10,4 m
Neumáticos	205/60 VR15	205/60 WR15
Llantas	6 x 15 pulgadas	7 x 15 pulgadas

CARROCERIA

Bastidor	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Berlina 3 puertas	Berlina 3 puertas
Coefficiente Cx	0,31	0,34
Nº de plazas	5	5
Peso oficial	1.300 kg	1.330 kg
Depósito comb.	55 litros	55 litros
Maletero	270 dm ³	300 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	226 km/h	230 km/h
Aceleración 0-100 km/h	7,5 s	7,8 s
Consumo		
Urbano	12,6 l/100 km	13,3 l/100 km
Extraurbano	6,7 l/100 km	7,0 l/100 km
Mixto	8,9 l/100 km	9,3 l/100 km

COMPARATIVA ♦ Audi A3 1.8T Quattro ♦ BMW 323 Ti

RENDIMIENTO

AUDI A3 1.8T QUATTRO

Si la relación de compresión del BMW puede considerarse elevada y participe del excelente rendimiento del seis cilindros, los 9,5:1 del Audi, tratándose de un motor sobrealimentado pueden calificarse de excepcionales.



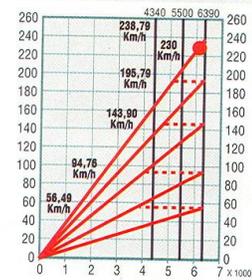
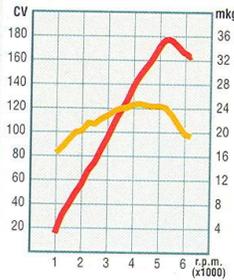
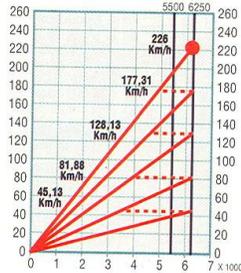
BMW 323 TI

Esta mecánica es poderosa a cualquier régimen. No hay más que echar un vistazo a la curva de par que desde poco más de 1.000 rpm se sitúa ya en una cota elevada. Lo bueno de esta mecánica es que, además, funciona magníficamente a alto régimen.

RENDIMIENTOS EN BANCO Y DIAGRAMAS DEL CAMBIO



180 CV. Para diferenciar esta versión de la de 150 la T va decorada en rojo.



■ POTENCIA MAXIMA	178,4 CV CEE a 5.320 rpm
■ PAR MAXIMO	25,0 mkg CEE a 4.340 rpm
■ RELACION PESO/POTENCIA	7,2 kg/CV

QUINTA RUEDA

AUDI A3 1.8		BMW 323 TI		
ACELERACION				
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s) Espacio (m)	
60 km/h	3,28	33,6	3,39 32	
80 km/h	5,20	71,0	5,32 70	
100 km/h	7,91	139,1	7,90 134	
120 km/h	11,17	239,1	11,03 230	
140 km/h	15,68	402,5	14,93 372	
160 km/h	21,55	647,9	20,62 610	
FRENADA				
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s) Espacio (m)	
60 km/h	1,81	12,6	1,78 14,8	
80 km/h	2,36	23,1	2,36 26,1	
100 km/h	2,88	35,9	2,97 41,2	
120 km/h	3,41	51,9	3,57 59,7	
140 km/h	4,04	74,8	4,17 81,3	
160 km/h	--	--	-- --	
SONORIDAD				
Velocidad	Decibelios (dB)		Decibelios (dB)	
60 km/h	59,9		57,6	
80 km/h	63,4		60,4	
100 km/h	65,5		63,2	
120 km/h	68,3		66,2	
140 km/h	70,5		69,2	
160 km/h	74,6		71,3	

PRESTACIONES

	AUDI	BMW
Aceleración		
0-100 km/h	7,91 s	7,90 s
0-400 m	15,61 s	15,64 s
0-1.000 m	29,04 s	28,80 s
Recuperaciones		
400 m en 4ª a 40 km/h	17,48 s	18,65 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	31,40 s	33,53 s
400 m en 5ª a 50 km/h	17,69 s	18,35 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	32,75 s	34,77 s
Adelantamientos		
80 a 120 km/h en 4ª	7,22 s	9,48 s
80 a 120 km/h en 5ª	9,91 s	13,28 s

CONSUMOS

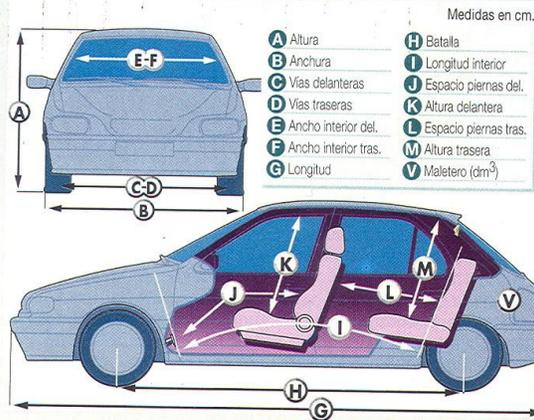
	AUDI A3 1.8		BMW 323 TI	
	km/h	l/100 km	km/h	l/100 km
Ciudad	28,5	10,2	23,8	13,0
Carretera	95,9	7,7	94,3	7,3
Autopista	118,9	8,3	118,3	8,2
Media ponderada	76,3	8,9	73,3	9,9
Autonomía Media	695 km		560 km	

CONDICIONES DE LA PRUEBA

	AUDI A3 1.8	BMW 323 TI
Kilómetros al inicio	1.234	2.551
Temperatura	16 °C	18 °C
Presión atmosférica	905 mbar	905 mbar
Peso en báscula	1.375 kg	1.283 kg
Reparto del./tras.	59/41%	52/48%
Neumáticos	Michelin Pilot HX205/55 WR16	Michelin Pilot HX
Presión del./tras.	2,2/2,7 kg/cm2	2,5/2,6 kg/cm2

DIMENSIONES

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	V
AUDI A3 1.8 T	143	174	151	149	135	129	415	252	175	105	94-100	70	92	290
BMW 323 TI	138	170	141	141	137	134	421	270	179	105	92-100	73	83	320





Sobrio por fuera y por dentro. En curva apenas se inmuta, tiene una excelente capacidad para pasar por ellas. El interior, como siempre, exquisito.



Más juguetón. Si el conductor es experto, puede disfrutar mucho más con el BMW. El salpicadero ya acusa el paso del tiempo, se basa en dos generaciones anteriores.

Para el Audi también resulta sencillo circular a alto ritmo. Su motor tiene una pegada magnífica a medio régimen, buena prueba de ello son sus excelentes cifras en adelantamiento, sensiblemente mejores que las del BMW. Va más asentado cerca de su velocidad máxima, con un tacto de dirección más adecuado y transmitiendo mayor sensación de control que el 323 ti.

A gran velocidad, ni siquiera el hecho de estar el asfalto mojado cambia el comportamiento de un tracción trasera o un total. Pero si cogemos el primer desvío y nos adentramos en alguna zona virada, es cuando comenzamos a notar las diferencias entre pisar el

acelerador a los mandos del BMW o hacerlo cuando conducimos el Audi.

Lo primero que nos llama la atención de este A3 es el tacto del freno. El pedal se va al fondo, aunque la retención es muy buena. El 323 tiene menos capacidad para pararse, pero mejor tacto. Enseñada surge la duda de si el Audi va a seguir mostrando la misma capacidad de retención durante un trayecto largo, apurando una

y otra vez. Los hechos nos sacan algo más tarde de dudas: terminado nuestro trayecto, y después de apurar una y otra vez la frenada, vemos cómo el pedal sigue yéndose hasta el fondo como al principio, pero con una ausencia total de «fadding» o pérdida de rendimiento.

Para sentir bien de cerca todo lo que es capaz de darnos el BMW 323 ti conviene desconectar el sistema de control de tracción. Es

una pena que no pueda combinarse en esta gama el autobloqueante con el control de tracción, puesto que lo primero que observamos al iniciar la aceleración en curva es la pérdida de motricidad de la rueda interior, que deja escapar dos cosas: una, potencia; dos, posibles cruzadas, algo que sólo es posible si la otra rueda recibe alguna dosis de los caballos que se pierden de forma inevitable. No obstante, la ten-

Cara a cara. La lucha entre ellos es encarnizada, pero sus entrañas apenas tienen parecido, son absolutamente diferentes.





Cómodos y muy deportivos. La postura al volante es magnífica y es posible regular el volante a la medida.



Mejores si cabe. La posibilidad de alargar la banqueta otorga un plus de confort a los asientos del BMW.

dencia de este BMW es a irse de morro. El fabricante prefiere que el vehículo inicie el giro con más suavidad, para evitar que un exceso de fidelidad en el tren delantero provoque errores de conducción.

Para verificar hasta qué punto el nuevo sistema de tracción de Audi es eficaz, hace falta rodar durante muchos kilómetros por zonas muy viradas. La diferencia fundamental, en principio, es la ausencia de pérdidas de tracción en la salida de las curvas. Con los mismos 180 CV y tanto par a casi cualquier régimen, el TT con el EDS desconectado y llantas de 17 pulgadas no paraba de perder motricidad si abríamos gas con decisión. En el caso de la tracción quattro, cuando las ruedas delanteras pierden motricidad, provocan que la bomba coja presión. Presión que es necesaria para que el sistema pueda aplicarla sobre los discos del embrague hidráulico. Al aumentar la presión, las lá-

minas dejan de resbalar y permiten el paso efectivo de potencia al tren trasero; cuanto más presión, más potencia se deriva hacia esas ruedas. El funcionamiento es tan rápido que no notamos nada al volante. Es todo muy suave y lineal. Sólo hay que acelerar con el motor en una buena zona de potencia (unas 3.000 rpm) y esperar a que el A3 salga hacia delante justo en la dirección que marcan las ruedas delanteras. Eficacia total.

Gracias a la informática, la ley de funcionamiento de toda esta parafernalia nunca es la misma. Se tiene en cuenta cuál es la rueda que pierde adherencia, la velocidad del coche, de cada rueda, la posición del acelerador, la del volante... un montón de información que permite, por ejemplo, que cuando frenamos y actúa el ABS todo se desconecte, para de esta forma impedir que la conexión entre las ruedas delanteras y las traseras interfiera en la



Atentos al cuentavueeltas. La zona en la que debe mantenerse la aguja es entre tres y cinco mil vueltas, ahí está la potencia y el par.

DOTACION Y PRECIOS

	AUDI	BMW
PRECIO BASE		
En pesetas	4.556.000	4.541.000

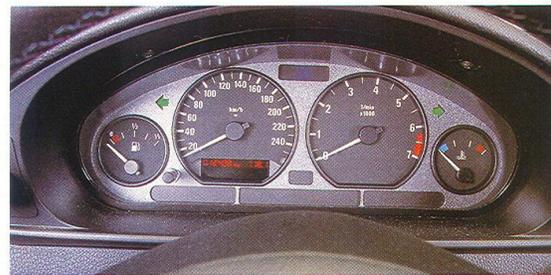
OPCIONES

Airbag conductor/acomp/lateral	Serie/serie/serie	Serie/serie/77.335
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/Serie	Serie/N.D.
Alarma antirrobo	51.000*	59.662
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie	Serie
Apertura remota depósito comb.	N.D.	N.D.
Apertura remota maletero	N.D.	N.D.
Asiento de seguridad para niños	N.D.	69.055*
Asientos delanteros calefactables	67.000	71.374
Asientos delanteros reglaje eléct.	N.D.	193.967
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/serie	Serie/serie
Control de tracción/estabilidad	Serie/107.000	Serie/N.D.
Control de crucero	62.000	66.358
Cuentarrevoluciones	Serie	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	N.D./N.D.	N.D./serie
Elevaluas eléctricos del./tras.	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Espejos exter.regul. eléc./mec.	Serie	Serie/N.D.
Faros delanteros antiniebla	28.000*	Serie
Guantera con llave y luz	Serie	Serie
Inmovilizador elec. del motor	Serie	N.D.
Lavafaros	34.000	52.661
Limpia-lavaluneta trasero	Serie	Serie
Llantas de aleación ligera	91.000*	Serie
Manómetro de aceite	N.D.	N.D.
Nivel de aceite	N.D.	N.D.
Pintura metalizada	90.000*	84.953*
Radiocasete integrado/Mandos volante	105.000*	107.309*/N.D.
Regul. altura cinturones del./tras	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Regulación apoyo lumbar	26.000	N.D.
Regulación banqueta en altura	Serie/N.D.	Serie
Regulación banqueta en inclinac.	N.D.	Serie
Regulación interior altura faros	Serie	Serie
Regulación volante altura/distanc.	Serie/serie	N.D./N.D.
Reposacabezas delant./traseros	Serie/serie	Serie/N.D.
Respaldo post. abatible	Serie	Serie
Servodirección	Serie	Serie
Sistema de orientación por satélite	290.000	N.D.
Tapicería de piel	220.000	181.294*
Techo practicable eléc./mec.	146.000	186.134/N.D.
Termómetro de aceite	N.D.	N.D.
Termómetro de agua	Serie	Serie
Voltímetro	N.D.	N.D.

ND = No Disponible * = Opción montada en la unidad probada

PRECIO UNIDAD PROBADA

En pesetas	4.921.000	4.983.611
------------	------------------	------------------



Cuidado con la línea roja. Es un motor excelente, que sube tan bien de vueltas que no nos damos cuenta de que se acaba.



El rey del adelantamiento. Lo que mejor hace este A3, además de rodar a alto ritmo, es recuperar en cuarta o quinta.



Veloz, rápido y agradable. Para el equilibrio es difícil encontrar mejor solución que la cilindrada, buena prueba de ello es este BMW.

frenada.

Ninguno de los dos vehículos va excesivamente duro de suspensiones. El Audi muestra mucha energía en los amortiguadores, mientras que el BMW está más equilibrado. No es el principal objetivo conseguir confort, aunque el conductor no puede quejarse en ninguno de los dos casos. La postura es inmejorable en cualquiera de ellos, con unos asientos que sujetan muy bien, duros de tacto y multirregulables. La amplitud es mayor en el Compact, sobre todo en las plazas traseras, y hay que tener en cuenta que la tracción total hace perder algo de capacidad al maletero del Audi.

Sólo el aspecto y el pedigrí de cada uno de los vehículos puede decantar la balanza del conductor entusiasta. Ambos son veloces, eficaces y divertidos de conducir, aunque los caminos que recorren para conseguirlo sean tan dispares. El BMW tiene el encanto de la tracción trasera, siempre más exigente, pero también más divertida para el conductor experto. Bien apoyado en un motor muy elástico y poderoso a cualquier régimen, el 323 es un auténtico dis-

paro en toda circunstancia, y no es necesario prestar demasiada atención al cambio para lograr emociones fuertes.

Con el Audi, la sensación de ir siempre sobre raíles no motiva demasiado, salvo que de repente se ponga a llover. Sólo entonces nos hará algo más participativos cuando abrimos gas en mitad de un viraje, aprovechando de paso el tirón que tiene su motor a medio régimen. Es tal este empuje, que a veces no conviene subir más allá de 5.000 rpm, puesto que el par decae mucho a partir de este momento. Además, el consumo de combustible bajará bastante, no como en el caso del BMW, que con sus 2,5 litros de cilindrada necesita más gasolina para funcionar que el pequeño 1.8 sobrealimentado del A3. Claro que, si de verdad queremos aprovechar la inversión, poco debemos fijarnos en la aguja de la gasolina. El encanto más verdadero de estos dos vehículos sólo sale a la luz cuando apuramos sus amplias posibilidades. ■

Roberto Matías
y Equipo de Pruebas
Fotos: J. Martínez.

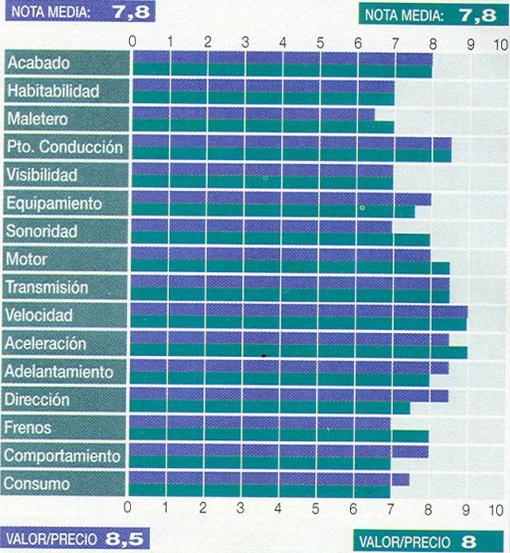
Elegancia. En ambos casos se oculta bien su carácter deportivo, aunque las llantas y los spoilers dejen intuir algo.



BALANCE

AUDI A3

Un conductor experto encontrará en la tracción trasera del BMW un elemento de diversión extra. También el Audi es un vehículo divertido, pero como va más "agarrado" al suelo, no hay deslizamientos "controlados". La modernidad está del lado del Audi, mucho más reciente en el tiempo, pues el BMW se basa en una plataforma ya sobrepasada por hermanos de su misma Serie. Los motores son bien distintos, el turbo contra la cilindrada, así como la línea de cada uno.



LO MEJOR

- A3 1.8T Q**
- Sencillo de conducir
 - Motor a medio régimen
 - Prestaciones
- 323 Ti**
- Prestaciones
 - Postura de conducción
 - Motor suave y poderoso

LO PEOR

- A3 1.8T Q**
- Tacto de los frenos
 - Brusquedad del turbo
 - Muelles blandos
- 323 Ti**
- Dirección a alta velocidad
 - Interior veterano
 - Exigente en conducción deportiva

PRESTACIONES

●●●●● Ambos se muestran rapidísimos. El BMW vence en aceleraciones por poca diferencia, aunque ambos son casi igual de veloces. El turbo en un caso y la cilindrada en otro proporcionan un auténtico torrente de potencia que no tiene problemas para acelerar a ambos vehículos.

CONFORT

●●●●● No es la principal intención y, sin embargo, ambos son vehículos cómodos. La potencia suele requerir tarados tirando a duros y esto se nota más en el Audi que en el BMW. El extenso equipamiento y el buen acabado de ambos hace que los habitáculos acojan cómodamente a sus ocupantes.

SEGURIDAD

●●●●● Hay que darle una nota extra al Audi, que con la tracción total se muestra ligeramente más seguro y fácil de conducir que el BMW. El BMW por su parte tiene unas suspensiones con un tarado dirigido a hacerlo subvirador, de modo que la tracción trasera no sea nunca un problema.

INVERSIÓN

●●●●● Se trata de dos marcas especialistas en vehículos de élite, que pierden menos valor de reventa. Además su precio, sin ser bajo, no es desorbitado, y ofrecen exclusividad a raudales. Sin duda, tanto uno como otro, por imagen, tecnología y deportividad, son un buen partido.