

# El imperio **VAG** contraataca



## ¿Qué hay mejor que los 130 CV del Audi A3 TDi?

Sin duda los 150 CV del nuevo Golf TDi. Por si no eran suficientes los 115 CV, ahí van los deportivos 130 CV del Audi A3 y los explosivos 150 CV del Golf. Entre ellos marcan la nueva jerarquía Diesel con las prestaciones, rendimiento y consumo de referencia entre los mejores GTi del momento.

No hace mucho tiempo, un prometedor piloto de monoplazas nos confesaba en una entrevista que en su coche de desplazamiento a los circuitos, un Audi A4, había cambiado el logotipo posterior de 1.9 TDi por el de 1.8T Quattro. Según él, con el deportivo lebrero de motor turbo y tracción total no se picaba tanta gente como con el de 1.9 TDi. De todos modos, con gasolina o con gasoil, los que se picaban tenían el problema de superar a un tal Marc Gené...

En el Golf 150 CV no hay lebreros TDi, sólo el anagrama GTi, que hacen referencia al deportivo nivel de equipamiento que incorpora, y también a una particular filosofía de coche. Unas siglas que en su origen exigían un rabioso motor de gasolina y que hoy son totalmente asimilables también

a un Diesel. Porque, sirva esto como anticipo, el Golf TDi 150 es un GTi de verdad, mientras que el Audi no es tan deportivo en su planteamiento por pequeñas diferencias. Hechas las presentaciones ahí va un consejo; no se piquen con ellos. Bien conducidos son dos auténticos «camellos» de carreras.

### ¡Qué patada!

El Audi es imponente por rendimiento mecánico, pero el Golf le supera. Los 150 CV del motor TDi representan una segunda (¿o tercera?) vuelta de tuerca al bloque 1.9 TDi de 130 CV, que hace que se torne más radical, aún más deportivo y de sensaciones ligeramente más violentas, aunque con el cronómetro en la mano las diferencias no son como para establecer clasificaciones in-

dependientes; tres décimas de segundo favorables al Golf en el 0 a 100 km/h y empate en la medición de los 1000 metros con salida parada nos dejan inicialmente algo fríos. Pero los datos hay que sopesarlos en su justa medida. Con el Golf se están rozando los 8 segundos en el 0 a 100 km/h cuando un JTD o un HDi equivalentes difícilmente baja de los 10 segundos. En este tipo de mediciones un segundo es un mundo, pero es que un ultradeportivo Audi S3 pasa de 0 a 100 km/h en 7,1 segundos, y un Audi TT 1.8T Quattro en 7,9.

### Esas diferencias

El motor, ya sea con 130 (149 CV a 3.940 rpm en nuestro banco de pruebas) o con 150 CV (164 CV a 3.860 rpm en la «máquina de la verdad») es el au-

téntico protagonista de esta comparativa. Como ya ocurriera para las unidades de 115 CV, los ingenieros de VAG no sólo han recurrido a un mágico *chip*, es decir, a una electrónica variada para extraer diferente potencial al mismo motor. En el TDi de 115 CV con inyección por monoinyector-bomba se aplicaron importantes cambios como nuevas bielas, cigüeñal reforzado, pistones más ligeros y también refrigerados con inyectores de aceite específicos. El bloque también ha sido convenientemente reforzado y se ha optimizado la lubricación de todas las partes móviles sometidas ahora a mayor esfuerzo. Uno de los secretos reside en el mayor diámetro de los orificios de los inyectores, que si bien conservan la misma presión de inyección del TDi de 115 CV,



#### Precio de tarifa

Audi A3 1.9 TDi 130 CV Ambition

**4.105.000 ptas**

VW Golf 1.9 TDi 150 CV GTi

**4.000.000 ptas**  
(estimado)

2.050 bares, ahora, para enriquecer la mezcla y optimizar su detonación dispone de otros pequeños orificios a modo de difusores que mejoran la atomización del combustible. Además, los nuevos motores de 130 y 150 CV disponen de un turbocompresor de geometría variable de mayor diámetro y con un nuevo diseño en los álabes de su rotor que en definitiva consiguen un mayor rendimiento sin variar la presión de funcionamiento, que oscila entre 1 y 2 bar en función de las necesidades de cada momento. El *intercooler* es también de mayor tamaño y capacidad de enfriamiento, más aún en la unidad de 150 CV.

#### En la práctica

Dos especialistas en motores, Audi y Volkswagen, han tomado un mismo motor y lo han adaptado a sus distintos gustos. El Golf es más potente, pero es el que más tarde consigue el par motor, ca-

Técnicamente muy similares, ambos coches presentan diseños bien diferenciados y atractivos.



Las **prestaciones** y el **rendimiento** del motor TDi, tanto con 130 como con 150 CV son **sobresalientes**. **Comportamiento** eficaz y **consumo** ajustado.

#### EN BREVE

El **precio** posiblemente sea lo peor, algo elevado. Mayor **sensibilidad en los frenos del A3** y un **recorrido del cambio más rápido para ambos**.



## CARACTERÍSTICAS

	AUDI A3 1.9 TDi 130 CV	VW GOLF 1.9 TDi GTi 150 CV
<b>MOTOR Y TRANSMISIÓN</b>		
Posición motor	Delantero transversal	Delantero transversal
Cilindros	Cuatro en línea	4 en línea
Distribución	Arbol de levas en culata, 8 válvulas	Arbol de levas en culata, 8 válvulas
Alimentación	Inyección directa por bomba-inyector, turbocompresor de geometría variable e <i>intercooler</i>	Inyección directa por bomba-inyector, turbocompresor de geometría variable e <i>intercooler</i>
Cilindrada	1.896 cm <sup>3</sup>	1.896 cm <sup>3</sup>
Potencia máxima	130 CV a 4.000 rpm	150 CV a 4.000 rpm
Par máximo	310 Nm a 1.900 rpm	320 Nm a 1.900 rpm
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Velocidad (a 1.000 rpm)	4 <sup>o</sup> : 36,7; 5 <sup>o</sup> : 45,6; 6 <sup>o</sup> : 55,0 km/h	4 <sup>o</sup> : 36; 5 <sup>o</sup> : 44,2; 6 <sup>o</sup> : 52,9 km/h
<b>BASTIDOR</b>		
Suspensión delantera	McPherson con triángulo inferior y estabilizadora de 21 mm	McPherson triángulo inferior y estabilizadora de 23 mm
Suspensión trasera	Ruedas tiradas por brazos longitudinales con estabilizadora de 22 mm	Ruedas tiradas con eje torsional y estabilizadora de 22 mm
Frenos del./tras.	Discos ventilados de 288 mm/discos de 232 mm	Discos ventilados 280 mm/Discos 232 mm
Dirección	Diámetro de giro: 10,9 m. Vueltas de volante: 3	Diámetro de giro: 10,9 m. Vueltas de volante: 3
Neumáticos-llantas	205/55 Z - 6,5 x 16	195/65 V - 6 x 15
Dimensiones exteriores	4,15 / 1,73 / 1,43 m	4,15 / 1,73 / 1,44 m
Batalla-Vías	2,51 - 1,51/1,49 m	2,51 - 1,51/1,49 m
Peso oficial	1.200 kg	1.263 kg
<b>PRESTACIONES OFICIALES</b>		
Velocidad máxima	205 km/h	216 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,2 s	8,6 s
Consumo urbano/extraurbano	6,9/4,2 l/100 km	7,1 / 4,3 l/100 km
<b>EQUIPAMIENTO</b>		
ABS	Serie	Serie
Airbag cond./pasajero/lateral	Serie / Serie / Serie	Serie / Serie / Serie
Airbag para cabeza	80.000 ptas	75.000 ptas
Aire acondicionado/climatizador	Serie / Serie	Serie / Serie
Alarma antirrobo	51.000 ptas	Serie
Cierre centralizado	Serie	Serie
Control de estabilidad	Serie	93.000 ptas
Dirección asistida	Serie	Serie
Elevalunas eléc. del./tras	Serie / n.d.	Serie / n.d.
Faros antiniebla	Serie	Serie
Faros de xenón	146.000 ptas	137.000 ptas
Llantas de aleación	Serie	Serie
Ordenador de a bordo FIS	75.000 ptas	Serie
Pintura metalizada	90.000 ptas	47.000 ptas
Sistema ayuda al aparcamiento	70.000 ptas	n.d.
Tapicería de cuero	220.000 ptas	290.000 ptas *

\* El pack de tapicería de cuero en el Golf incluye el tapizado de asientos, revestimiento de puertas, asientos calefactables y ajuste lumbar.



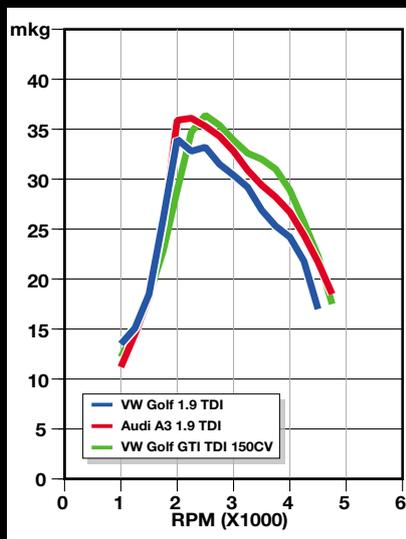
Con la suspensión deportiva tanto el Golf como el A3 se muestran muy eficaces en el paso por curva.



Sólo cuestiones de diseño diferencian las consolas. En los dos casos la calidad de los materiales y ajustes son impecables.

### Los mejores TDi

En la imagen incluimos la curva de par que desarrollan los dos protagonistas de la comparativa además del Golf TDi de 115 CV como referencia original de la evolución TDi a GTi/TDi. En ella se aprecia que el motor de 150 CV tarda más en entregar el par motor y, donde realmente marca la diferencia, es en la mayor potencia disponible a partir de 2.500 rpm, llegando a superar las 4.000 rpm con el mismo margen de ventaja. No hay duda de su superioridad a medio régimen respecto al de 115 CV, pero las diferencias con el de 130 de Audi no son tan abultadas como cabría esperar.



si calcado al del Audi en valor absoluto. Esto se traduce en que, a bajo régimen, el motor Audi es más agradable, más utilizable y cómodo, mientras que el motor VW por debajo de 2.000 rpm tarda en «cargar la escopeta». Luego, una vez superado este régimen de giro requiere que su conductor haga un uso más habitual de la caja de cambios, no permitiendo un pronunciado descenso de régimen. Mientras el Audi funciona a pleno pulmón entre 1.900 y 4.000 rpm, el del Golf exige que se superen las 2.200 rpm para aguantar con fuerza, pero empuja hasta más allá de 4.500 rpm y corta inyección 500 vueltas por encima del motor del Audi. De lo que no hay duda alguna es de que, cuando el Golf entra en juego, desarrolla una fuerza superior al Audi, lo que queda patente en recuperaciones cuando se acelera en marchas largas desde 2.500 rpm sin reducir de marcha, beneficián-

dose de un desarrollo de cambio más corto y de la mayor potencia del motor.

Al volante es realmente difícil decidir cual es mejor. Bien utilizados, gracias al excelente escalonamiento de la caja de cambios de seis relaciones, es muy fácil mantenerlos siempre en la zona de par, y los dos tienen argumentos de sobra para impresionar y enamorar al conductor más reacio a los propulsores Diesel. Al tacto da la impresión de que es más duro el Audi, tanto el embrague como el cambio e incluso la suspensión, pero las diferencias son mínimas. Los frenos se comportan de forma muy similar: potentes, con un tacto poco preciso en la primera parte y una retención contundente a continuación. En lo relativo al comportamiento es realmente difícil encontrar diferencias en coches que comparten bastidor y, aunque el Golf es ligeramente más pesado, el aplomo y el paso por



## MEDICIONES

	AUDI A3 1.9 TDI 130 CV	VW GOLF 1.9 TDI GTI 150 CV
<b>RENDIMIENTO EN BANCO</b>		
Potencia máxima	149 CV a 3.940 rpm	164 CV a 3.860 rpm
Par máximo	360 Nm a 2.140 rpm	357 Nm a 2.490 rpm
Peso en báscula	1.297 kg	1.335 kg
<b>ACELERACIÓN</b>		
0-100 km/h / 0-1.000 m	8,3 / 29,6 s	8,6 / 29,6 s
<b>RECUPERACIÓN</b>		
80-120 km/h en 4ª/5ª/6ª	7,1 / 8,2 / 13,3 s	6,5 / 7,9 / 11,0 s
<b>FRENADA HASTA 0 KM/H</b>		
Desde 100 / 140 km/h	39 / 77 m	39 / 78 m
<b>SONORIDAD</b>		
A 100 / 140 km/h	63 / 67 dB	67,4 / 71,4 dB
<b>CONSUMO</b>		
100/120/Ciudad	4,6 / 5,7 / 8,3 l/100 km	4,9 / 5,9 / 9,3 l/100 km
Media (30%/30%/40%)	6,4 l/100 km	6,9 l/100 km
<b>COTAS INTERIORES</b>		
Anchura del./tras	135/129 mm	136 / 138 cm
Altura del./tras	94-100/92 cm	97-102 / 93 cm
Espacio piernas atrás	70 cm	74 cm
Capacidad de maletero	290 l	360 l

## CALIFICACION

	AUDI A3 1.9 TDI 130 CV	VW GOLF 1.9 TDI GTI 150 CV
<b>ESTABILIDAD</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>FRENOS</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>PRESTACIONES</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>HABITABILIDAD</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>CONFORT</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>CONSUMO</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>EQUIPAMIENTO</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>VALOR/PRECIO</b>	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
<b>Nuestra nota</b>	4	4

La mayor potencia del TDi 150 CV del Golf, así como unos desarrollos de cambio más cortos, le conceden un pequeño margen de ventaja en prestaciones frente al Audi A3 TDi de 130 CV.

curva es idéntico, muy bueno en ambos casos. Son dos coches realmente satisfactorios a la hora de afrontar los recorridos más variados. En autopista viajar con la caja de cambios con la sexta seleccionada y el motor girando a

unas relajadas 3.500 rpm (en ambos supone más de 180 km/h de aguja) es todo un ejercicio de placer. La rumoridad, que es ligeramente más elevada en el Golf en todas nuestras mediciones, queda reducida a la mínima ex-

presión, las vibraciones son las justas y el viaje se realiza con la sensación de ir al volante de una gran berlina de representación.

Pero ambos tienen mucho carácter y su concepto de GTI nos lleva a adentrarnos en tramos más virados. Con el ESP y el control de tracción activo hasta el menos hábil de los volantes se cree capaz de emular al mismísimo Carlos Sainz. Los apoyos son fuertes y la respuesta muy noble. El ESP consiente en ambos casos un poco de disfrute al conductor más conservador. Es decir, el coche llega a iniciar sobreviraje si se le fuerza y, cuando el común de los mortales está ahuecando el pedal del acelerador e iniciando la corrección con el volante, el ESP ya ha enviado sus mágicas correcciones. Una lucecita se enciende en el cuadro de mandos como para indicarnos que hemos conseguido algún premio y, al mismo tiempo, sentimos cómo el coche se coloca en la trayectoria adecuada y nos da una palmadita en la espalda para que volvamos a empezar. Toda una garantía, que es de serie en el Audi y opcional a medias en el Golf (tiene de serie el ASR, pero el ESP requiere 97.000 pesetas adicionales que nosotros recomendamos).

## AL DETALLE

AUDI A3 1.9 TDI 130 CV AMBITION - VW GOLF 1.9 TDI 150 CV GTI



En ambos casos, los asientos tienen un diseño deportivo y sujetan muy bien el cuerpo. Las posiciones de conducción rozan la perfección gracias a la regulación en altura de banqueta, y en altura y extensión el volante. Los cuadros de mandos son muy similares por no decir idénticos. Los relojes son grandes y ofrecen una precisa información. El cambio es manual de seis velocidades tanto en uno como en otro.

Su manejo es agradable aunque podría ser más rápido. El control de estabilidad es de serie en el Audi y opcional en el Golf.

## Confesiones

Aunque algunos ya se habrán dado cuenta, diremos que el Golf que aparece en las fotos no corresponde en realidad al TDi de 150 CV, sino que se trata de un TDi de 115 CV. El motivo es sencillo. Estábamos comparando el Audi A3 de 130 CV contra el Golf de 115 CV y, cuando teníamos la sesión fotográfica terminada, nos llegó un coche que pensábamos iba a tardar mucho más: la primera unidad del Golf TDi 150 CV. Había tiempo para probarlo, meterlo en banco y realizar mediciones, pero no para repetir la sesión de fotos si queríamos ofrecer a nuestros lectores antes que nadie tan interesante comparativa.

De cualquier modo, las diferencias exteriores más importantes entre uno y otro radican en las ruedas, pues el TDi de 150 CV emplea la misma monta que la del GTi de gasolina, con llantas BBS de 16 pulgadas y gomas de 205/55. Diferenciarlo exteriormente de una unidad GTi de gasolina no es fácil, pero siempre queda el recurso del tubo de escape, cromado y prominente en el de gasolina, y oculto y orientado al suelo en el TDi de 150 CV.



La generosa monta de ruedas, con llantas de 16 pulgadas y neumáticos de 205/55 consiguen un excelente equilibrio entre comportamiento deportivo y confort de marcha.

mos gastar). Si pulsamos la tecla del ESP+ASR, la estabilidad sigue siendo igualmente brillante. Pero a mediada que nos vamos animando aparece una clara tendencia subviradora que se hace cada vez más molesta, en especial a la salida de las curvas. Y es que, al volver a acelerar tanto con uno como otro, es muy fácil que las ruedas patinen y lo hagan en exceso. Moraleja, si quiere que las ruedas duren más de diez mil kilómetros no desconecten la asistencia electrónica de tracción y estabilidad. Son sólo pequeños matices pues tanto el A3 con acabado Ambition como el Golf con

el acabado GTi incluyen la suspensión deportiva, que ofrece un comportamiento muy eficaz y equilibrado entre conducción deportiva y confort interior de los ocupantes.

### Frente a frente

En principio el Audi es menos potente y más caro, porque el precio facilitado para el Golf es aún provisional; 4.000.000 pesetas. Aunque el equipamiento es muy completo —cuenta con climatizador automático de serie y asientos Recaro entre otras cosas— se deja en el tintero el ESP, que tiene un sobrepeso de 97.000 pe-

setas, un elemento que el Audi lo incluye en la dotación original. Habrá que esperar a conocer el precio definitivo, pero en el peor de los casos, a igualdad de precio, el Golf con sus 150 CV nos parece más interesante para quien busque un deportivo, y el A3 un Diesel muy rápido pero algo más civilizado. Porque tanto este Golf como el A3 son dos GTi, dos purasangre que en lugar de gasolina queman gasoil, con la ventaja añadida de una mayor autonomía y economía de uso.

RAMIRO MANSANET  
FOTOS: I. OLLER

La economía y autonomía de uso de los más potentes TDi de Volkswagen y Audi les convierten en auténticos «camellos» de carreras.



El motor de cuatro cilindros en línea e inyección directa tiene una tapa superior a modo de insonorizante que lo oculta casi al completo.

