

PRUEBA

Audi A3 1.8



POSICIONAMIENTO

Con el A3, la marca alemana compite en una categoría en la que hasta ahora no tenía representante y que supone un importante número de ventas. La exclusividad y distinción de la que goza este modelo le sitúan en los escalones superiores de la misma, sin necesidad de recurrir a una potencia absoluta especialmente elevada o a un enfoque radicalmente deportivo; más bien justo lo contrario. En el planteamiento del A3 prima sobre todo el agrado de conducción, la practicidad de uso y el refinamiento en general como conjunto. No se trata en definitiva de un GTI entendido como tal, sino de una berlina de reducido tamaño y altos niveles de confort y representación.

ForoCoches.com



EL SUPERGOLF

Partiendo de un planteamiento muy similar al del actual Golf GTi, el nuevo Audi A-3 ofrece una notable dosis de exclusividad, una imagen más distinguida, derivada de la marca a la que representa, y cuestiones más objetivas como su moderna mecánica de 20 válvulas y un equipamiento sumamente completo .



PRUEBA Audi A3 1.8

El A3 representa una auténtica novedad, tanto para la marca alemana como para el propio mercado de los "cuatro metros". Con este modelo la firma de Ingolstadt entra de lleno en la categoría de los compactos, espacio en el que hasta la fecha no disponía de ningún representante. Por otro lado, la base para su desarrollo ha sido la plataforma de lo que será el futuro Golf y en su mecánica incorpora un nuevo sistema de distribución variable.

En cuanto al mercado, la entrada del A3 supone la creación de una especie de subsegmento en el que, sin perder la practicidad de este tipo de modelos, se añade un cier-



Prestaciones tranquilas. La baja cifra de par no permite que la capacidad de recuperación resulte brillante.

DOTACION Y PRECIOS ESTIMADOS

Pintura metalizada	Opción
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie
Control de tracción	Serie
Aire acondicionado	Serie
Climatizador automático	Serie
Airbag conductor/compañante	Serie/Serie
Suspensión electrónica	N.D.
Servodirección	Serie
Cierre centralizado	Serie
Elevavidrios eléctricos delanteros	Serie
Respaldo posterior abatible asimétricamente	Serie
Llantas de aleación ligera	Serie
2 espejos ext. reg. eléctricamente	Serie
Faros delanteros antiniebla	Opción
Cristales tintados	Serie
Luz de lectura	Serie
Techo practicable eléctrico	Opción
Mando infrarrojo de apertura de puertas	Opción
Apertura remota maletero	N.D.
Apertura remota depósito combustible	N.D.
Guantero con llave y luz	Serie
Cuentarrevoluciones	Serie
Termómetro de agua	Serie
Manómetro de aceite	N.D.
Nivel de aceite	N.D.
Termómetro de aceite	N.D.
Voltímetro	N.D.
Ordenador de viaje	Opción
Check-control	Serie
Alarma antirrobo	Opción
Radio-cassette	Opción
Asientos delanteros calefactables	Opción
Asientos delanteros con rejilla eléctrica	Opción
Tapicería de piel	Opción
Regulación volante altura/distancia	Serie/Serie
Regulación banqueta en altura	Serie
Regulación banqueta en inclinación	N.D.
Regulación altura cinturones de seguridad	Serie
Regulación apoyo lumbar	Opción
Reposacabezas delanteros/traseros	Serie/Serie
Regulación interior altura de taros	Serie
Inmovilizador electrónico	Serie

PRECIO BASE

3.200.000 ptas



Fácil de conducir. El acusado subviraje resta agilidad al A3 en zonas viradas, pero proporciona un comportamiento extremadamente noble.



Calidad. Los materiales y el excelente ajuste de los distintos elementos sitúan al Audi por encima de la media.

Información al conductor. Los indicadores proporcionan una información muy fácil de leer y en cantidad adecuada.



to refinamiento en su configuración tan sólo igualado por el BMW Compact, de similar enfoque, y el Golf GTi, este último con muchas menos ambiciones. Este aspecto es, tal vez, la característica más llamativa, por inusual, del nuevo A3 respecto de sus rivales.

En los argumentos comerciales del A3 1.8 atmosférico no están la obtención de unas prestaciones espectaculares ni su bastidor presenta una intención marcadamente deportiva. El motor de cinco válvulas por cilindro, con sus 125 CV y el nuevo sistema de distribución variable no destaca por una respuesta especialmente contundente. Por el contrario, la modesta cifra de par requiere movernos en regímenes altos si queremos



mantener un tren vivo en terrenos virados. Como contrapartida, este 1.8 ofrece un margen de utilización sumamente amplio y un rendimiento extraordinariamente lineal que proporciona un tacto eléctrico bastante cómodo en conducción turística y que no supone ningún inconveniente en recorridos por autopista o autovía.

En el interior el ambiente es típicamente Audi. La presentación es impecable y la sensación de calidad que transmite, desde el primer momento, se ve corroborada en detalles como el accionamiento de los mandos o el tacto que ofrecen los plásticos y guarnecidos. La postura de conducción no plantea problemas. Las distintas regulaciones del asiento y

CARACTERISTICAS Y RENDIMIENTO

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR

Situación: Delantero transversal
 Nº de cilindros: 4 en línea
 Cilindrada: 1.781 cm³
 Cotas: 81,0 x 86,4 mm
 Bloque/Culata: Aleación ligera/aleación ligera
 Distribución: Doble árbol de levas en culataj accionado por correa dentada. 5 válvulas por cilindro. Distribución variable
 Alimentación: Inyección electrónica multipunto
 Combustible: Gasolina sin plomo 95 oct
 Refrigeración: Líquida, con electroventilador
 Compresión: 10,3:1
 Potencia máxima: 125 CV CEE a 6.000 rpm
 Par máximo: 17,6 mkg CEE a 4.100 rpm

TRANSMISION

Tipo: Tracción delantera con EDS
 Embrague: Monodisco en seco
 Grupo final: 4,235:1
 Rel. del cambio (desarrollo):
 1º: 3,300:1 (8,31)
 2º: 1,944:1 (14,10)
 3º: 1,308:1 (20,96)
 4º: 1,029:1 (26,64)
 5º: 0,837:1 (32,75)

BASTIDOR

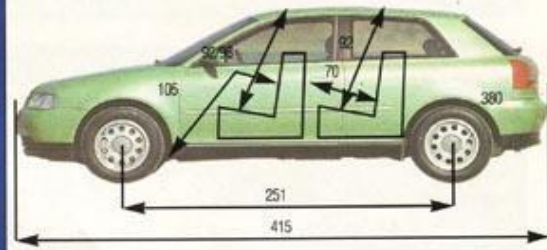
Susp. delantera tipo: Independiente McPherson con triángulo inferior
 elem. elástico estabilizadora: Resortes helicoidales 19 mm Ø
 Susp. trasera tipo: Independiente Ruedas tiradas unidas por eje torsional
 elem. elástico estabilizadora: Resortes helicoidales 18 mm Ø
 Frenos delanteros traseros: Servotreno y ABS Discos ventilados, 260 mm Ø Discos, 232 mm Ø
 Dirección giras Ø volante: De cremallera, asistida 3,0 / 38 cm
 Ø giro: 10,9 m
 Neumáticos: 195/65 R 15
 Llantas: 6,0 x 15 pulgadas
 Peso oficial: 1.140 kg
 Depósito combus.: 55 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Veloc. Máxima: 202 km/h
 Aceleración 0-100 km/h: 10,1 s
 Consumos:
 a 90 km/h: 5,9 litros
 a 120 km/h: 7,9 litros
 Urbano: 9,3 litros

DIMENSIONES (cm)

Altura: 142
 Anchura: 173
 Vías (del./tras.): 151/149
 Anchura int. del./tras.: 135/129



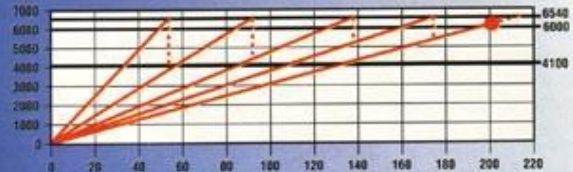
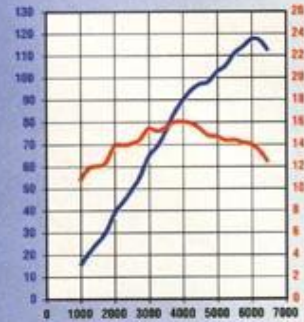
MEDICIONES DE

autopista

BANCO DE PRUEBAS

Los gráficos muestran el amplio margen de utilización del que hace gala esta mecánica gracias al sistema de distribución variable que, sin embargo, no sirve para obtener un par absoluto alto, lo que repercute en la respuesta, a pesar de los adecuados desarrollos de transmisión tirando a cortos.

Potencia máxima: 117,5 CV CEE a 6.160 rpm
 Par máximo: 16,01 mkg CEE a 3.980 rpm
 Relación peso/potencia: 10,4 kg/CV



CONDICIONES DE LA PRUEBA

Km. al inicio: 900. Temperatura: 30 °C. Presión atmosférica: 920 mB. Peso en báscula y reparto (del./tras): 1.224 (61/39) Neumáticos: Firestone Firehawk 680. Presión del/tras.: 2,5/2,2

QUINTA RUEDA

	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	140 km/h	160 km/h
ACELERACION						
TIEMPO (s)	4,74	7,75	11,52	16,71	23,54	-
ESPACIO (m)	45,5	104,1	199,1	358,5	606,9	-
FRENADA						
TIEMPO (s)	1,71	2,31	2,90	3,49	4,16	-
ESPACIO (m)	14,6	26,2	40,8	58,9	83,3	-
SONORIDAD						
DECIBELIOS	62,6	63,8	67,1	68,1	72,8	73,5

PRESTACIONES

ACELERACION	
0-400 m	17,94
0-1.000 m	32,97
RECUPERACIONES	
400 m en 4.º a 40 km/h	19,61
1.000 m en 4.º a 40 km/h	36,23
400 m en 5.º a 50 km/h	19,39
1.000 m en 5.º a 50 km/h	37,41
ADELANTAMIENTO	
80 a 120 km/h en 4.º	12,11
80 a 120 km/h en 5.º	16,64
CONSUMO	
	km/h litros/100km
Ciudad	28,0 9,6
Carretera	96,1 7,1
Autopista	118,8 7,9
Media (40%, 30%, 30%)	75,7 8,3
Autonomía media	660 km



PRUEBA Audi A3 1.8

el volante permiten adaptarla a nuestra talla en pocos segundos. El volante dispone de un aro bastante grueso, con lo que resulta muy fácil de sujetar, y junto con la palanca de cambios está realizado en cuero, lo que transmite un tacto muy agradable. El manejo del cambio es suave y preciso aunque, los recorridos de palanca, algo largos, no permiten que sea especialmente rápido. El resto de los pasajeros gozan de un grado de confort muy similar, a pesar de que los ocupantes de las plazas traseras están ligeramente condicionados por el diseño de la carrocería, cuya línea de cintura, notablemente alta, unida al generoso montante trasero, transmite una sensación algo claustrofóbica que no se corresponde con las dimensiones reales del habitáculo. Precisamente el montante trasero también limita en parte la visibilidad hacia atrás en ciertas incorporaciones en diagonal, y en los aparcamientos lo hace la escasa superficie acristalada de la luna trasera.

Los 125 CV de catálogo que rinde este motor no ofrecen un

paralelismo con las prestaciones obtenidas y es que, a pesar de los ajustados desarrollos de transmisión, la respuesta mecánica de este veinte válvulas no destaca por su firmeza. El sistema de distribución variable favorece un rendimiento muy lineal, pero no consigue obtener unas cifras de par altas, circunstancia que, junto a los algo más de 1.200 Kg que pesa la carrocería, condiciona las cifras, especialmente las de recuperación y adelantamiento. Proporcionalmente resultan mejores las de aceleración en las que, a base de subir de vueltas, consigue unos resultados que, sin ser brillantes, resultan correctos.

Por lo que se refiere al bastidor, hemos de reconocer que antes de conducir el A3 llevábamos unos ciertos prejuicios, derivados de las sensaciones experimentadas en los A4 y A6. Prejuicios que desaparecieron a los pocos kilómetros de rodar en él. A diferencia de sus hermanos mayores, el A3 cuenta con unas suspensiones blandas pero bien amortiguadas, circunstancia que ha-



Visibilidad. El generoso montante trasero y la escasa superficie acristalada posterior condicionan la visibilidad hacia atrás.

FRENTE A SUS RIVALES

Audi A3 1.8

El nuevo A3 muestra una serie de cualidades centradas fundamentalmente en el agrado de conducción, la practicidad y el refinamiento dejando en un segundo plano otros enfoques como la deportividad, lo que se refleja en sus prestaciones, correctas pero sin llegar a brillantes. Su imagen fresca y la distinción de la marca son sin duda sus mejores argumentos comerciales.

ESPECIFICACIONES

Precio	3.200.000 Ptas.
Cilindrada	1.781 cm ³
Potencia	125 CV a 6.000 rpm
Par	17,6 mkg a 4.100 rpm
Dimensiones	415 x 174 x 142 cm
Maletero	380 dm ³



Valoración.....8 pts

RENDIMIENTOS

Vel. máxima oficial	202 km/h
0-100 km/h-0-1.000 m	11,5/33,0 s
80-120 km/h 4.ª/5.ª	12,1/16,6 s
Cons. urbano/90/120	9,6/7,1/7,9 l/100 km
Peso y reparto	1224 kg (61/39)
Frenada 140-0	63,3 m

BMW 3 18 Ti Compact

Además de disponer de la mecánica más potente, el BMW cuenta como un rasgo técnico adicional; la propulsión posterior, que siempre representa un toque de distinción. La carrocería con un aire de coupé delata una intención deportiva mucho más acusada que en el Golf y el Audi, aunque mantiene intactas cualidades como la practicidad de uso.

ESPECIFICACIONES

Precio	3.471.000 Ptas.
Cilindrada	1.895 cm ³
Potencia	140 CV a 6.000 rpm
Par	18,4 mkg a 4.300 rpm
Dimensiones	421 x 170 x 139 cm
Maletero	320 dm ³



Valoración.....8 pts

RENDIMIENTOS

Vel. máxima oficial	209 km/h
0-100 km/h-0-1.000 m	9,6/30,9 s
80-120 km/h 4.ª/5.ª	10,8/14,7 s
Cons. urbano/90/120	11,0/6,7/8,2 l/100 km
Peso y reparto	1.238 kg (53/47)
Frenada 140-0	80,8 m

Volkswagen Golf 2.0 GTi

Sin duda, el Golf es el modelo que puede salir más perjudicado con la llegada del A3. Su posicionamiento como referencia de la categoría puede quedar en entredicho, sobre todo en lo que se refiere a capacidad de representación y caché, aunque como se puede comprobar, en lo tocante a cualidades dinámicas en nada tiene que envidiar al recién llegado.

ESPECIFICACIONES

Precio	3.110.000 Ptas.
Cilindrada	1.984 cm ³
Potencia	115 CV a 5.400 rpm
Par	16,9 mkg a 3.200 rpm
Dimensiones	402 x 171 x 141 cm
Maletero	380 dm ³



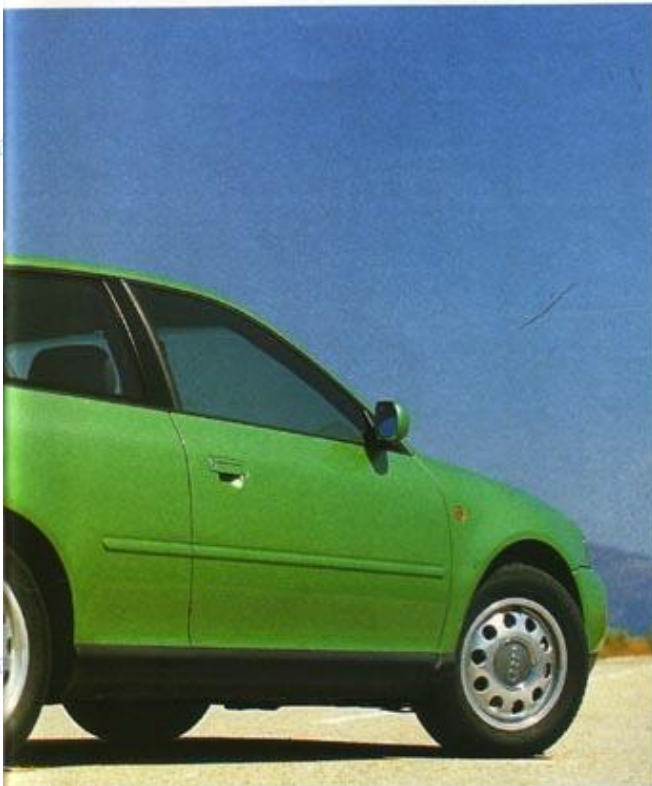
Valoración.....7,5 pts

RENDIMIENTOS

Vel. máxima oficial	198 km/h
0-100 km/h-0-1.000 m	10,3/31,8 s
80-120 km/h 4.ª/5.ª	11,0/14,8 s
Cons. urbano/90/120	11,7/6,5/8,3 l/100 km
Peso y reparto	1.096 kg (61/39)
Frenada 140-0	83,7 m

ForoCoches.com





Sensación falsa. La elevada línea de cintura hace que el habitáculo parezca más pequeño de lo que en realidad es.



Cómodo. Las múltiples posibilidades de regulación y el buen diseño anatómico de los asientos proporcionan un alto grado de confort.

ce que desaparezca completamente el incómodo cabeceo que acompaña a las berlinas citadas. La capacidad de absorción está garantizada por unos muelles suaves, con lo que el confort se mantiene dentro de unos niveles bastante altos. La actitud en curva es netamente subviradora, incluso diríamos que exageradamente, lo cual resta muchos enteros en el capítulo de agilidad, aunque como contrapartida facilita la conducción nota-

blemente. Existe opcionalmente la posibilidad de montar una suspensión más deportiva, que consiste en unos muelles más cortos, lo que reduce la altura de la carrocería sobre el suelo, unos amortiguadores más firmes y una estabilizadora posterior de mayor diámetro -21,5 cm en lugar de 18 cm-. La suspensión deportiva viene acompañada de unos neumáticos de 205 de sección y un perfil más bajo -60 en lugar de 65-. En la práctica todos estos

cambios se traducen en una mayor eficacia en curva sin que la pérdida de confort sea demasiado significativa, aunque lógicamente resulta más seca que la normal. El subviraje se mantiene también en esta ocasión aunque el tren trasero resulta algo más receptivo a los cambios de apoyo, lo que vuelve al coche más ágil, sin que en ningún caso se radicalicen las reacciones al límite. No obstante, salvo que queramos inducir

un comportamiento algo más deportivo, la suspensión convencional responde perfectamente a las exigencias que demandan las prestaciones y el planteamiento del A3.

La dirección es suave y bastante rápida, sumamente precisa y con una alta estabilidad lineal, no merece ningún reproche. Algo similar podemos decir de los frenos, bien dimensionados y con el ABS como dotación de serie. Ofrecen un buen tacto, fácil dosificación y una buena resistencia al calentamiento.

Las informaciones disponibles hasta ahora apuntan a que el A3 dispondrá de una dotación de serie verdaderamente completa. ABS, climatizador automático, llantas de aleación y doble airbag se incluirán en el precio base que, según los últimos datos, estará en torno a los 3,2 millones de pesetas, cifra bastante competitiva en relación a lo que se ofrece, aunque aún habrá que esperar hasta septiembre, fecha en la que se comercializará en nuestro país, para saber la configuración y precio definitivos.

J. M^o Quesada y Equipo de Pruebas
Fotos J. Martín



ForoCoches.com