

**PRUEBA**

# Audi A3 TDI 130 CV

*Una vez más Audi nos vuelve a sorprender con su extraordinaria mecánica TDI de 1,9 litros asociada a una caja de seis marchas que, gracias a las numerosas modificaciones internas efectuadas, desarrolla una potencia de 130 CV y conserva sus consumos contenidos.*



## Vitaminas TDI



Impecable. La terminación interior del A3 es excelente; cuenta con materiales de alta calidad y un completo equipamiento de serie.

Mejoras prácticas. Los faros son ahora de doble parábola y, opcionalmente, de xenón. El retrovisor derecho es del mismo tamaño que el izquierdo.



La marca de los cuatro aros ha vuelto a rizar el rizo con su nueva mecánica TDI, que parece una fuente inagotable de transformar energía. De los 90 CV iniciales de la versión primitiva se ha pasado ya a 130 CV, aunque la evolución de este motor alcanzará los 150 CV, al menos en algunos modelos del grupo VW, por lo que podría llegar sin grandes problemas al A3.

El estreno de esta mecánica en el A3 coincide con el "restyling" que ha recibido el modelo, centrado básicamente en el frontal, donde unos grupos ópticos bifocales toman mayor protagonismo. También la parrilla delantera, los paragolpes, los grupos ópticos posteriores y una nueva gama de llantas rejuvenecen la estética del modelo. Entre los detalles prácticos que acompañan

a la nueva gama, cabe destacar la incorporación de un espejo retrovisor derecho de iguales dimensiones que el izquierdo y una cerradura del portón posterior con sistema de apertura electromagnético, con mando a distancia desde la propia llave de contacto. Curiosamente esta versión no alardea de más letras en rojo en su identificación, como ocurre en otros modelos del Grupo, sino que mantiene el mismo anagrama de la variante de 110 CV, con la "T" on-

### ■ Prestaciones y consumos destacan en la nueva versión TDI.

deando una pequeña bandera de color rojo.

En el interior del A3 también se han llevado a cabo diversas mejoras, que casi todas redundan en la calidad final del producto: nuevos materiales en salpicadero que se defienden mejor de la suciedad y del paso del tiempo; asientos más envolventes con sistema de fácil en-

trada o la posibilidad de instalar el airbag de cortina lateral "Sideguard". Algunos mandos han sido rediseñados o reposicionados para poder alojar el sistema de navegación con pantalla grande en la consola central, lo que contribuye a mejorar la ergonomía en el interior del modelo. En esta versión, que cuenta con asientos deportivos específicos, la postura al volante es prácticamente perfecta: el asiento dispone de regulación en altura y el volante puede ajustarse en profundidad e in-

clinación. Sólo la entrada o salida presentan mayor complicación para el conductor, debido a los prominentes pétalos laterales de los asientos. Sorprende la facilidad para acceder a las plazas traseras, pues los asientos delanteros se abaten y repliegan dejando bastante espacio libre para pasar con facilidad a las plazas traseras. No obstante, el espacio para los ocupantes del asiento posterior no es especialmente grande, con 129 centímetros de anchura y 70 cm de distancia hasta el

#### POSICIONAMIENTO

NOTA  
**autopista**  
Audi A3 TDI 130 CV  
8

La nueva variante TDI de 130 CV se sitúa en la parte media-alta de la gama del Audi A3 y, por supuesto, en situación privilegiada entre la elite de los TDI compactos. La nueva versión añade un plus de valor al modelo, que acaba de recibir algunas modificaciones en carrocería, motor e interior. Además de la mayor potencia de esta variante TDI, que está disponible en tres acabados, cuenta con caja de cambios de seis velocidades. Opcionalmente se puede incluir asociado a esta mecánica un cambio automático tiptronic o el sistema de tracción integral quattro.

PRECIO BASE 4.105.000 Ptas



RENDIMIENTO Y CARACTERISTICAS

DATOS DEL FABRICANTE

MOTOR	
Situación	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.896 cm <sup>3</sup>
Cotas	79,5 x 95,5 mm
Bloque/culata	Fundición/aleación
Distribución	Árbol de levas en culata accionado por correa
Alimentación	Inyección directa con bomba-inyector, turbocompresor de geometría variable e intercooler
Combustible	Gasóleo
Refrigeración	Líquida con electroventilador
Compresión	19:1
Potencia máxima	130 CV CEE a 4.000 rpm
Par máximo	31,6 mkg CEE a 1.900 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco
Grupo final	3,238:1 (1ª a 4ª) 2,615:1 (5ª y 6ª)
Rel. cambio (desarrollo)	1ª 3,818:1 (9,35)
km/h por 1.000 rpm	2ª 2,105:1 (16,97)
	3ª 1,345:1 (26,55)
	4ª 0,972:1 (36,74)
	5ª 0,970:1 (45,59)
	6ª 0,806:1 (54,86)

BASTIDOR	
Susp. delantera	McPherson con triángulo inferior
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	21 mm de Ø
Susp. trasera	Ruedas tiradas unidas por eje torsional
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Estabilizadora	22 mm de Ø
Frenos	Doble circuito
Ayudas	Servofreno, ABS, EBD y ESP
Delanteros	Discos ventilados de 288 mm de Ø
Traseros	Discos de 232 mm de Ø
Dirección	Cremallera, asistida
Gros.Ø volante	3/37,5 cm
Ø de giro	10,9 m
Neumáticos	195/65 R 15
Llantas	6 x 15 pulgadas

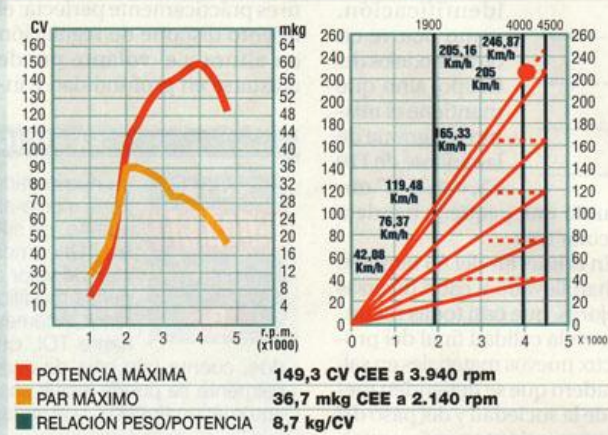
CARROCERÍA	
Bastidor	Monocasco de acero
Tipo	Berlina 3 puertas
Coefficiente Cx	0,32
Nº de plazas	5
Peso oficial	1.200 kg
Depósito comb.	55 litros
Maletero	350 dm <sup>3</sup>

RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	205 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,2 s
Consumo	
Urbano	6,9 l/100 km
Extraurbano	4,2 l/100 km
Mixto	5,1 l/100 km



Una vez más, el rendimiento del motor TDI del Grupo VW ha vuelto a dar mayor potencia que la cifra anunciada oficialmente: casi un 15 por ciento más. Pero lo interesante de este motor es que proporciona más de 30 mkg entre 1.900 y 3.500 rpm y que supera con facilidad la barrera de las 4.000 rpm, algo poco usual entre las mecánicas Diesel.

RENDIMIENTO EN BANCO Y DIAGRAMA DEL CAMBIO



PRESTACIONES

ACELERACIÓN	
0-100 km/h	8,34 s
0-400 m	16,06 s
0-1.000 m	29,65 s

RECUPERACIONES	
400 m en 4ª a 40 km/h	18,09 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	32,25 s
400 m en 5ª a 50 km/h	18,52 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	33,57 s
400 m en 6ª a 50 km/h	21,91 s
1.000 m en 6ª a 50 km/h	40,80 s

ADELANTAMIENTOS	
60 a 120 km/h en 3ª	8,46 s
80 a 120 km/h en 4ª	7,15 s
80 a 120 km/h en 5ª	8,23 s
80 a 120 km/h en 6ª	13,37 s

CONSUMO

	km/h	l./100 km
Ciudad	28,8	8,3
Carretera	95,2	4,6
Autopista	117,5	5,7
Media ponderada	75,3	6,4
Autonomía Media	850 km	

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	1.831
Temperatura	13 °C
Presión atmosférica	900 mbar
Peso en báscula	1.297 kg
Reparto peso del./tras.	63/37%
Neumáticos	Michelin Pilot HX 205/55
Presión del./tras.	1,9/1,9 kg/cm <sup>2</sup>

QUINTA RUEDA

Velocidad	ACELERACIÓN		FRENADA		SONORIDAD	
	Tiempo (s)	Espacio (m)	Tiempo (s)	Espacio (m)	Decibelios	Penalización*
60 km/h	3,70	34,8	1,70	14,2	57,7	1
80 km/h	5,91	78,4	2,23	24,6	59,7	0
100 km/h	8,67	147,6	2,78	38,3	62,5	2
120 km/h	12,47	264,7	3,32	54,6	64,3	1
140 km/h	17,18	435,0	3,87	74,6	66,7	0
160 km/h	23,93	718,5	--	--	69,0	0

\*Penalización (0-5): Índice de calidad sonora. A mayor valor, peor "calidad" del ruido

PRECIO BASE

En pesetas 4.105.000

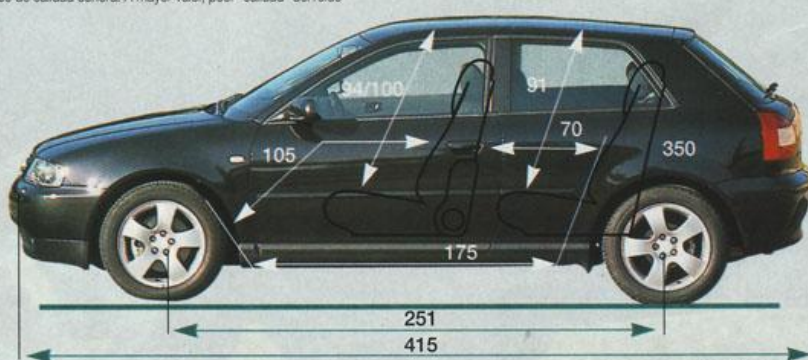
OPCIONES

Airbag conductor/acomp./lateral	Serie/S/S
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/Serie
Alarma antirrobo	51.000*
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie
Apertura remota depósito comb.	N.D.
Apertura remota maletero	Serie
Asiento de seguridad para niños	N.D.
Asientos delanteros calefactables	67.000
Asientos delanteros reglaje eléct.	N.D.
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/Serie
Control de tracción/estabilidad	Serie/Serie
Control de crucero	62.000
Cuentarrevoluciones	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	Serie/Serie
Elevallas eléctricos del./tras.	Serie/N.D.
Especjes exter.regul. eléct./mec.	Serie/N.D.
Faros delanteros antiniebla	Serie
Faros de xenón	146.000*
Guantería con llave y luz	Serie
Inmovilizador elec. del motor	Serie
Lavafaros (1)	34.000*
Limpia-lavavetana trasero	Serie
Llantas de aleación ligera	Serie/220.000*
Manómetro de aceite	N.D.
Nivel de aceite	N.D.
Pintura metalizada	90.000*
Radiocasete integrado/ Mandos volante	61.000*/N.D.
Regul. altura cinturones del./tras	Serie/N.D.
Regulación apoyo lumbar	N.D.
Regulación banqueta en altura	Serie
Regulación banqueta en inclinac.	N.D.
Regulación altura faros	Serie
Regulación volante altura/distanc.	Serie/Serie
Resposacabezas delant./traseros	Serie/Serie
Respaldo post. abatible	Serie
Servodirección	Serie
Sistema de orientación por satélite	528.000
Tapicería de piel	220.000
Techo practicable eléct./mec.	146.000/N.D.
Termómetro de aceite	N.D.
Termómetro de agua	Serie
Voltímetro	N.D.

ND = No Disponible  
 \* = Opción montada en la unidad probada  
 (1) De serie con faros de xenón

PRECIO UNIDAD PROBADA

En pesetas 4.673.000



Medidas en cm.



Deportivo. El comportamiento y la agilidad de esta versión con suspensión más firme son muy buenos en cualquier tipo de trazado.

respaldo delantero. Tampoco el maletero llama la atención por su amplitud, pues con 350 litros se queda por debajo de la capacidad que ofrecen otros competidores de su categoría, aunque eso sí, la terminación es excelente.

Pero el verdadero secreto del nuevo TDI se encuentra en el motor; en realidad es prácticamente nuevo y no se trata de una "vuelta de tuerca" en la válvula para lograr más potencia, sino que ha sido completamente rediseñado para soportar mayores cargas y garantizar la lubricación. Para su desarrollo se ha partido del motor de origen VW dotado de sistema de bomba-inyector, que mantiene intacta su cilindrada, pero ha recibido importantes cambios, sobre todo en los apartados referentes a inyección, refrigeración y lubricación. Así, el intercooler ha sido modificado; el turbo cambia su geometría y tamaño, y se han instalado unos nuevos difusores de los inyectores que permiten suministrar mayor caudal. También los pistones, bielas, cigüeñal y bloque han sido reforzados, mientras que el engrase corre a cargo de una nueva bomba de aceite, que aumenta su caudal e inyecta un chorro sobre los pistones para lograr una refrigeración más eficaz.

En un principio podría pare-



Anatómicos. Los asientos delanteros sujetan el cuerpo a la perfección y son muy cómodos. Destaca el acceso a las plazas posteriores.

cer que este motor es algo brusco de funcionamiento. Pues nada más lejos de la realidad. Lógicamente tiene "patada", pero no es tan brusca como en la versión de 110 CV. En el nuevo TDI se ha procurado aumentar la elasticidad y ofrecer un régimen mayor de giro. Así, con el motor girando a 1.500 rpm ya proporciona una cifra de par cercana a los 20 mkg y a 1.900 supera los 30 mkg, valor que se mantiene hasta alcanzar las 3.500 rpm (llega hasta 36,7 mkg a 2.140 rpm). Con estas cifras no es de extrañar que se eche de menos una séptima velocidad y que en marchas cortas convenga usar el pie derecho con moderación, para no incomodar al resto de ocupantes. En realidad la sexta es muy utilizable a pesar de su desarrollo (58,86 km/h a 1.000 rpm) y puede mantenerse en carretera cuando se circula en torno al límite de las velocidades legales. Teniendo en cuenta que a 120 km/h el motor está girando alrededor de las 2.000 rpm, ayuda a comprender que los consumos sean extraordinariamente bajos para una mecánica de 1,9 litros y 130 CV teóricos (casi 150 CV reales). La mejora en el agrado de utilización es notoria desde el ralentí, pues el motor tiene unos bajos impresionantes que permiten circular por ciudad con mucha co-

**PRUEBA** ◆ Audi A3 TDI 130 CV



**Pocos cambios.** Ligeros retoques en los pilotos y nuevas llantas revelan la identidad de la nueva generación A3.

modidad. Esto ya ocurría en la edición anterior, aunque en menor medida. Sin embargo, cuando el motor empieza a subir de vueltas notamos que las marchas se nos van acabando enseguida y tiene seis! Lo más sorprendente es que sube de vueltas hasta regímenes insospechados en un Diesel. Acostumbrados a que una mecánica de este tipo apenas supere las 4.000 rpm en el mejor de los casos, apreciamos que el cuentarevoluciones del A3 alcanza con inusual facilidad las 4.300, 4.500, 4.700... sin que el motor presente una brusca pérdida de potencia al llegar a estos valores (la cifra de potencia máxima oficial la entrega a 4.000 rpm). Si se intentan aprovechar las cualidades deportivas del modelo, que las tiene, los consumos se siguen manteniendo en cifras bastante tímidas. Es difícil que el ordenador de a bordo nos sorprenda con un valor de dos dígitos, incluso en conducción ágil por carreteras de montaña, porque largos periodos con el pie a fondo permiten salirse del mapa.

En cuanto al comportamiento hay pocas diferencias con la versión precedente. La mayor sección de la estabilizadora trasera (+1 mm), el nuevo tarado de muelles y amortiguadores, junto a la mayor sección y medida de los neumáticos propor-

cionan un mayor aplomo en curva. El coche sigue siendo divertido y fácil de conducir en cualquier tipo de trazado. La dirección ofrece mucha precisión y suficiente rapidez para enlazar tramos virados con decisión y sólo en caso de claros excesos entra en funcionamiento el ESP, al menos con el asfalto seco. En mojado este dispositivo funciona con mayor frecuencia -en lo que se refiere a la parte del con-



**Misma nomenclatura.** No ha cambiado la denominación de la versión ni el color de las siglas.

trol de tracción-, no porque la estabilidad se encuentre comprometida, sino por el tremendo par que suministra el motor, capaz de interferir en la adherencia de los neumáticos si nos lo proponemos. También la generosa cifra de potencia es responsable, en parte, de que los frenos puedan encontrarse en entredicho, con pérdida

de eficacia ante un uso intensivo y prolongado, aunque las cifras obtenidas en nuestras mediciones sean bastante satisfactorias.

En definitiva, queda claro que con este A3, Audi, una vez más, vuelve a poner el listón muy alto frente a la competencia, ofreciendo un modelo compacto bastante exclusivo, bien acabado, capaz de ofrecer unas prestaciones sensacionales y unos consumos de agradecer para estos tiempos que corren. ■

Rafael Guitart y  
Equipo de Pruebas  
Fotos: I. Oller/J. Martínez

**BALANCE**

Queda claro en las puntuaciones de los diversos apartados que esta variante logra unas brillantes calificaciones. Las prestaciones mejoran en general a las obtenidas en las anteriores ediciones del A3 TDI y los consumos son muy razonables. Las ligeras modificaciones efectuadas en el interior aumentan el refinamiento ya conocido en este modelo.

	VALOR/PRECIO <b>7,5</b>	NOTA MEDIA: <b>8</b>									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Acabado										9	
Habitabilidad									7		
Maletero									7		
Pto. Conducción										8	
Visibilidad									7,5		
Equipamiento										8	
Sonoridad									7		
Motor										8,5	
Transmisión										8	
Velocidad										8,5	
Aceleración										8,5	
Adelantamiento										9	
Dirección										8	
Frenos										7	
Comportamiento										8	
Consumo										9	

**LO MEJOR**

- Prestaciones
- Acabado
- Consumo

**LO PEOR**

- Precio
- Rumorosidad
- Maletero

**PRESTACIONES**

●●●●● Realmente brillantes las prestaciones de esta variante que, sobre el papel anuncia 130 CV y que en nuestras mediciones hemos obtenido casi 150 CV. Además, dispone de tal cantidad de par, que siempre se encuentra en disposición de entregar potencia. Por encima de 1.900 rpm resulta prácticamente imbatible.

**CONFORT**

●●●●○ La comodidad que proporciona el modelo en general es buena; aunque las suspensiones firmes y los asientos algo duros, no castigan demasiado a los ocupantes. Es una lástima que una parte de las vibraciones y la monótona rumorosidad del motor se filtren con cierta facilidad al interior del habitáculo.

**SEGURIDAD**

●●●●○ Buena puntuación en el apartado de seguridad, que se encuentra en la línea de lo que nos tiene acostumbrados la marca alemana: airbags frontales, laterales y de cortina; ABS con EBV, ESP, etcétera. Además, la mecánica permite salir airoso en situaciones apuradas y el bastidor proporciona un brillante comportamiento.

**INVERSIÓN**

●●●●○ El precio de esta mecánica ronda los cuatro millones en su configuración básica, lo que no puede calificarse como un modelo económico. No obstante, actualmente no tiene competidores y hay que tener en cuenta la exclusividad que representa, el equipamiento que ofrece, las prestaciones que logra y los consumos que obtiene.