

COMPARATIVA

► LIGEREZA Y BAJO PRECIO FRENTE A TRACCIÓN TOTAL

# Audi S3/Seat Ibiza Turbo

## Disputas familiares

El motor es básicamente el mismo, y no hay gran diferencia de amplitud en las carrocerías, ni de riqueza en los equipamientos. Pero los dos millones y medio que separan los precios se justifican por la tracción integral, los frenos de gran tamaño, las seis marchas, y el prestigio de la marca Audi.

**S**erá o no casualidad (aunque sería demasiada), pero el dato objetivo es que cuatro coches del grupo VAG —tres Audi y un Seat— encabezan, en cuanto a rapidez para cubrirlo, la lista de los 244 vehículos que han recorrido hasta el momento nuestro circuito de pruebas; habida cuenta de que la velocidad de cruce en los tramos despeja-

dos se respeta escrupulosamente y es la misma para todos, esto habla claramente en cuanto a su eficacia en las zonas viradas, ya sea por estabilidad o por capacidad de recuperación. Estos cuatro coches son el poderoso S8 (ya superado por la nueva versión de 360 CV), el TT-180 de tracción delantera, y los dos que nos ocupan en esta prueba de hoy: el S3 y el Ibiza Turbo. Son los únicos en

haber bajado de cuatro horas y tres cuartos, en compañía de un par de berlinas Diesel de alta prestación (Alfa 156 2.4 JTD y Saab 9.3 T1D 2.2), que encontraron dos días de tráfico excepcionalmente fluido.

Volviendo a nuestros cuatro coches de gasolina, se aprecian dos hechos significativos: dos de ellos son de tracción integral y dos de tracción delantera.

mientras que hay tres con motores turbo frente a un atmosférico de alta cilindrada. Lo cual quiere decir que, para una conducción vivaz pero no exasperada, la tracción integral no aporta ninguna ventaja definitiva (lo que cuenta es una buena estabilidad), mientras que los turbos modernos —que ya ofrecen una respuesta casi instantánea y muy potente— sí que benefician las recuperaciones en marchas largas, lo que optimiza los promedios.

¿Quiere esto decir que todo da igual, y que el Ibiza Turbo equivale al S3, y puede uno ahorrarse alegremente dos millones y medio? Pues no, la cosa no es tan fácil, ni mucho menos. En nuestro circuito, el S3 ha marcado el récord absoluto, y rebaja en tres minutos el tiempo del Ibiza; en las condiciones an-



ForoCoches.com



La mayor adherencia de un calzado muy generoso y una amortiguación relativamente suave hacen que el S3 balancee más que el Ibiza.

tes citadas, y teniendo en cuenta que estamos ya en el límite absoluto de lo conseguible respetando los cruceros preestablecidos, esta diferencia es significativa, e indica que las posibilidades del Audi están por encima de las del Seat, cosa lógica. No olvidemos que estos datos corresponden a una conducción que no explota al máximo las posibilidades del coche en cuanto a prestaciones y frenos, aunque sí se apoya a fondo en la estabilidad en curva.

No obstante, tampoco en la prestación máxima hay grandes diferencias: aunque en el catálogo existen 54 CV a

favor de la versión Audi de un mismo motor, no debemos olvidar que el peso del S3 supera al del Ibiza en nada menos que 300 kilos más, y esto se deja notar. Por ello, no hay ni dos tercios de segundo de diferencia en el 0-100, sólo ocho décimas en los 400 metros, y no llega a 1,2 segundos en el kilómetro. Pero entre el estilo de conducción bastante conservadora que realizamos en el circuito (por lo que a la mecánica se refiere), y una prueba de aceleración, hay una zona intermedia que es la que utilizaría habitualmente un conductor de este tipo de coches. Y aquí lo que marca la diferencia, más que ese 8 % de ventaja en relación potencia/peso que tiene el Audi, es la presencia de la caja de cambios de seis marchas.

También es la caja lo que explica, al



El Ibiza Turbo se comporta como un tracción delantera clásico, y no resulta tan nervioso como otros pequeños deportivos

menos en buena parte, el hecho aparentemente contradictorio de que, pesando mucho más, teniendo peor aerodinámica (mayor sección frontal y Cx más alto), neumáticos más anchos y una transmisión que absorbe más potencia, el S3 consuma un poquito menos que el Ibiza. La otra explicación podría ser que la gestión Bosch Motronic del Audi sea más eficiente que la Simos del Seat, pero esto no pasa de ser una mera especulación; así que volvamos a la caja de cambios. En la última marcha no hay apenas diferencia de desarrollo: el S3 no tiene ni 1 km/h más; así que, habida cuenta de que tiene más par, esto le permite aguantar en 6ª más que el Ibiza en 5ª. Pero aún más importante es que, una vez que se reduce, tanto la 5ª como la 4ª del S3 son 1,4 km/h más largas, respectivamente, que la 4ª y la 3ª del Ibiza. Y entre que el motor permite aguantar hasta más bajo régimen sin cambiar, y los desarrollos más largos, se produce el efecto de un menor consumo. Fenómeno que, si se explota en sentido contrario, para utilizar mejor el potencial del motor, le permite al S3 ser más vivaz, sin por ello tener que estrujar

## Nacido para el turbo

Salvo en competición, casi ningún motor de gasolina se diseña exclusivamente para su utilización con turbo: los V6 y V8 de Maserati son la excepción que confirma la regla. Lo habitual es que se diseñen como atmosféricos y luego, con oportunas modificaciones (refuerzos aquí y allí, pistones especiales para rebajar la compresión, nuevos árboles de levas y gestión del motor), se adapta a su utilización turboalimentada. Pero si existen motores diseñados primero en versión turbo, que luego pasan a atmosféricos. Algunos motores de Saab, y este 4 cilindros con 20 válvulas de Audi son los ejemplos más claros. Esta marca de nacimiento se deja notar, y bastante. La versión atmosférica de este motor nunca ha sido realmente brillante, pese a su modernísima definición técnica. Jamás ha llegado a dar los 125 CV prometidos, y su consumo es idéntico al de las versiones turboalimentadas: hasta el punto

de que el Skoda Octavia acalta de sustituirlo por el 2.0 motorbol de 8 válvulas y 115 CV, el mismo que monta el New Beetle. Por el contrario, las versiones con turbo resultan excepcionales, sin otra modificación que la gestión electrónica del soplado del turbo (entre 1,67 y 2,1 bar) y de la inyección, ya que no se cambian los árboles de levas ni la culata; tan sólo, en las versiones más potentes, se monta un turbo de mayor tamaño. Con ello, se oscila entre 150 y 240 CV (pasando por 156, 180, 210 y 225), a un régimen de entre 5.700 y 5.900 rpm, con un par máximo teórico que va de 21,4 a 29,6 kgm.

**SEAT IBIZA 20V-T  
2.890.000 PESETAS**



ForoCoches.com

## Audi S3 1.8T

### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea, inclinado 15° hacia delante. Bloque de fundición y culata de aluminio. Cotas: 81/86,4 mm. 1.781 cm<sup>3</sup>. Doble árbol (mando por correa/cadena), con variador de fase en admisión, 5 válvulas por cilindro (3 de admisión) y taqués hidráulicos. Gestión Bosch Motronic ME 7.5 de la inyección secuencial, el encendido estático con cuatro bobinas y sensor de detonación, y del soplado del turbo KKK-04 con doble intercooler (1,9 bar absolutos). Acelerador electrónico. Intercambiador agua/aceite. Compresión: 9,0:1. Potencia: 210 CV a 5.800 rpm. Par: 27,6 kgm de 2.100 a 5.000 rpm.

#### TRANSMISION

Tracción integral Quattro, sin diferencial central. Embrague de doble masa (240 mm), con mando hidráulico. Cambio manual de 6 marchas, con 3 ejes y carcasa de magnesio, mandado por cables. Acoplamiento viscoso Haldex de control electrohidráulico en el diferencial trasero. Control de tracción EDS por freno a la rueda delantera que patine. Km/h en 6ª a 1.000 rpm: 38,3.

#### BASTIDOR

Suspensión delantera MacPherson, y trasera con brazo longitudinal y dos bieletas transversales. Muelles helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadoras en ambos trenes. Cuatro frenos de disco ventilados (312/256 mm), con ABS+EBD; pinzas traseras de aluminio. Dirección de cremallera asistida, con 2,75 vueltas de volante. Diámetro de giro: 10,9 m.

#### RUEDAS

Llantas de aleación de 7,5"x17", con neumáticos 225/45 R-17W.

#### COTAS

Batalla: 2,52 m. Vías: 1,53/1,51 m. Longitud: 4,16 m. Anchura: 1,76 m. Altura: 1,42 m. Peso (en básica): 1.467 kg, con reparto 58,9/41,1 %. Depósito: 62 litros. Maletero: 270 litros. Aerodinámica, Cx: 0,335.

### EQUIPAMIENTO

**De serie:** Tracción Quattro. Dirección asistida. ABS+EBD. Control de tracción EDS. Doble airbag y laterales. Llantas de aleación. Climatizador automático. Reglaje en altura de asientos Recaro (y lumbar para conductor), volante de cuero (y en distancia) y cinturones con pretensor y limitador. Cierre central con telemando. Elevalunas y espejos calefactados eléctricos. Faros de xenón con lavado y reglaje automático. Pintura metalizada. Faros antiniebla. Ordenador. Asiento trasero 60/40. Lava/limpia-lu-  
ta térmica. Alarma. Llave electrónica. Temperatura exterior. Pre-instalación de radio.  
**Opciones:** Sistema de navegación (291.000 pesetas). Tapicerías Alcantara/cuero o todo cuero, con reglaje eléctrico (280.000). Teléfono móvil GSM Nokia (211.000). Idem fijo (191.000). Pintura metalizada (179.000). Radiocasete Bose (171.000). Techo eléctrico de cristal (146.000). Bola de remolque (140.000). Control de estabilidad ESP (107.000). Otras radios (105.000/61.000). Tres espejos fotocromáticos (79.000). Cargador CD (77.000). Asientos calefactados (67.000). Sensor parking (67.000). Control de cruceo (62.000). Retrovisor interior fotocromático (28.000).



Más estilizado (tiene mejor Cx), el Ibiza se distingue por su mayor superficie acristalada, y un pilar trasero más fino; ninguno de los dos presenta apenas línea en cuña.

Palmarés	SEGURIDAD ACTIVA	
	S3	IBIZA
Comportamiento rutero	10,0	10,0
Frenos	9,5	9,5
Visibilidad/alumbrado	9,0	8,0
Puesto de conducción	9,0	7,5
<b>MECANICA</b>		
Motor	9,5	9,0
Transmisión	9,0	8,0
Prestaciones	9,0	8,5
Consumo/autonomía	7,5	7,0
<b>CONFORT</b>		
Amplitud interior	7,0	7,5
Confort de marcha	6,0	5,5
Confort acústico	7,5	6,5
Confort climático	9,0	8,5
<b>UTILIZACION</b>		
Calidad apreciada	9,0	8,0
Maletero	6,0	6,0
Manejabilidad	6,0	7,0
Disposición interior	7,0	6,0

EL IBIZA ESTÁ EN LA AUTÉNTICA LÍNEA DE LOS GTI MIENTRAS QUE EL S3 ES MÁS BIEN UN TT COUPÉ QUATTRO CON CARROCERÍA DE CUATRO PLAZAS.

demasiado la mecánica, ya que los saltos entre las marchas son mucho más cerrados.

Por supuesto que no son éstas las únicas diferencias entre ambos coches. El S3 tiene ventilados los cuatro discos de frenos, que además son de mucho mayor diámetro que en el Ibiza; cierto que están obligados a frenar un coche más pesado y fraccionalmente más rápido. En estas concretas unidades de prueba, la frenada máxima ha sido de

1,07 g para el S3, y de 1,01 g para el Ibiza; pero el Cupra (con idénticos frenos y neumáticos) nos había dado nada menos que 1,09 g; cuestión del tarado específico de cada ABS.

El S3 es 12 cm más ancho, y en la misma proporción tiene mayor anchura de vías, yendo además calzado con llantas más grandes y anchas, y neumáticos más generosos; naturalmente, volvemos a la historia de que también es más pesado, pero con ello y con todo, el

S3 va proporcionalmente más calzado que el Ibiza, y deriva menos en curva. Claro que, precisamente por ello, debería también disponer de una amortiguación proporcionalmente más enérgica, y no es así; de hecho, el S3 balancea algo más que el Ibiza y, sobre todo, está algo más descompensado entre la asombrosa adherencia de su tren de ruedas y la relativa suavidad de su amortiguación. Al precio de ser quizás un poco menos confortable, el S3 debería estar algo

más próximo, por suspensión, al TT Coupé; y esto nos lleva a unas comparaciones inevitables.

De hecho, habida cuenta de su mecánica y bastidor, el S3 no es otra cosa que un TT Quattro con carrocería de cuatro plazas; y decimos cuatro porque sus 129 cm de anchura trasera interior no le permiten acoger tres plazas. A este respecto, la utilidad del S3 y de su primo el Ibiza son idénticas, ya que también en maletero andan emparejados.



Muy similares en el diseño de sus interiores, el Ibiza se distingue por una instrumentación adicional al pie de la co





A diferencia del Ibiza, la banda negra del parachoques del S3 no sirve para proteger en los pequeños golpes de aparcamiento.

Pero todo lo que el TT tiene de llamativo por su carrocería, el S3 lo tiene de relativamente discreto, ya que frente al modelo de serie no se distingue más que por los aletines ensanchados para alojar las llantas de 17", su mayor boca inferior de aire, y el alerón trasero; para apreciar los faros de xenón y los asientos Recaro ya hay que fijarse mucho.

En cuanto al Ibiza, está mucho más en la línea clásica de lo que es un GTI, pero con evidentes ventajas respecto al

antiguo Cupra 2.0, al que sustituye; acelera claramente más, tiene mucho más empuje en 5ª, y tanto su precio como su consumo son equivalentes (el Cupra consumió en nuestro circuito a razón de 9,03 l/100 km). Y entre el S3 y el Ibiza Turbo, la diferencia la marcan, por un lado, dos millones y medio de pesetas, y por otro, el refinamiento de una transmisión y un bastidor más sofisticados, y el prestigio de ir montado en un Audi. ♦

Arturo de Andrés. Fotos: A. Godino



Los asientos Recaro del S3 (aquí con la opción de cuero) son algo más deportivos que los del Ibiza, y su banqueta

Ficha Técnica

## Seat Ibiza 20V-T

### CARACTERÍSTICAS

#### MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea, inclinado 15° hacia delante. Bloque de fundición y culata de aluminio. Cotas: 81/86,4 mm. 1.781 cm<sup>3</sup>. Doble árbol (mando por correa/cadena), con variador de fase en admisión, 5 válvulas por cilindro (3 de admisión) y taqués hidráulicos. Gestión Simos de la inyección secuencial, el encendido estático con cuatro bobinas y sensor de detonación, y del soplado del turbo con «intercooler» (1,67 bar absolutos). Acelerador electrónico. Intercambiador agua/aceite. Compresión: 9,5:1. Potencia: 156 CV a 5.700 rpm. Par: 21,4 kgm a 1.800 rpm.

#### TRANSMISIÓN

Tracción delantera, con mecánica transversal. Embrague de 216 mm, con mando por cable. Caja de 5 marchas, con mando por cables y control de tracción TCS por freno (hasta 40 km/h) y MSR por gestión de motor. Km/h en 5ª a 1.000 rpm: 37,4.

#### BASTIDOR

Suspensión delantera MacPherson, y trasera con eje torsional y casquillos correctores. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y estabilizadoras en ambos trenes. Frenos de disco ventilados/macizos (280/232 mm), con ABS+EBD de serie. Dirección de cremallera asistida, con 3,05 vueltas de volante. Diámetro de giro: 10,4 m.

#### RUEDAS

Llantas de aleación de 6,5"x16", con neumáticos 195/45 R-16V.

#### COTAS

Batalla: 2,44 m. Vías: 1,43/1,39 m. Longitud: 3,88 m. Anchura: 1,64 m. Altura: 1,42 m. Peso (en báscula): 1.171 kg, con reparto 65,3/34,7 %. Depósito: 45 litros. Maletero: 270 litros. Aerodinámica, Cx: 0,32.

### EQUIPAMIENTO

De serie: Dirección asistida. ABS+EBD. Controles de tracción EDS y MSR. Doble airbag y laterales. Llantas de aleación. Cierre central con telemando. Radiocasete con cargador de CD. Elevalunas y espejos calefactados eléctricos. Reglaje en altura de faros, volante de cuero, asiento del conductor y cinturones con pretensor. Antinieblas. Ordenador. Temperatura exterior. Lava/limpia luneta térmica. Asiento posterior 40/60. Cristales traseros de compás. Alarma. Llave electrónica. Reloj digital. Termómetro de aceite. Voltímetro.

Opciones: Climatizador (160.000 pesetas). Pintura metalizada (30.000).

Datos comparativos

### TODAS LAS CIFRAS

#### PRESTACIONES

	AUDI S3	IBIZA TURBO
De 0 a 100 km/h (seg):	7,09	7,74
400 m salida parada (seg):	15,04	15,84
1.000 m salida parada (seg):	27,79	28,96
Velocidad máxima (km/h):	238	218

#### CONSUMOS

##### NUEVAS NORMAS

Carretera/urbano, en l/100 km:	7,2/12,2	6,0/10,8
--------------------------------	----------	----------

##### CARRETERA

Circuito de AUTOVIA sobre 516 km:

Promedio (km/h):	110,6	109,4
Consumo (l/100 km):	9,00	9,13

