

Mitificado



Es uno de los modelos más longevos de Audi que, con el paso de los años ha conseguido pasar a convertirse en todo un icono dentro de la marca. La tercera generación no presenta grandes novedades estéticas, pero sí mecánicas y de equipamiento. ¿Será suficiente para mantenerse en la cumbre?

Si a ti, Shaker, te pido que pienses en un modelo de Audi, ¿cuál es el primero que te pasa por la cabeza? Si, como un servidor, eres de los melancólicos, seguramente la imagen que ha copado tu mente sea la de un Audi Sports Quattro de 1984, en color rojo fuego y con las llantas de 15 radios en blanco... aunque en mi caso, quizá sea porque hace menos de un mes tuve la oportunidad de probarlo, dejándome completamente enamorado... No obstante, eso es otra historia.

Sí, porque el que suscribe estas líneas es relativamente joven (de momento me guardo el dato de mi edad, pero sí te digo que soy de la generación de Oliver y Benji... y hasta ahí puedo leer) y ha de confesarte que cuando entró en este mundo, la mayoría de los coches ya ocultaban sus motores bajo una, antiestética y poco funcional, tapa. De ahí que si me 'auto-respondo' a la pregunta que te he lanzado unas líneas más arriba, mi respuesta es, sin ningún tipo de dudas, el A3.

Una historia en construcción

Soy consciente que en estos últimos años han salido al mercado 'modelazos' como el R8, el A7 Sportback, el RS6, el A5 Cabrio..., pero el compacto protagonista de esta prueba es, sin lugar a equívocos, el más representativo, el más mítico podría decir, incluso.

A nivel hefemérico, os recuerdo que el A3 salió al mercado en 1996, cuando uno contaba con 12 primaveras (se acabaron las pistas sobre mi edad), como sustituto del Audi 50. Hubo que esperar hasta 2003 para ver su segunda generación y a principios del 2012 se presentó esta tercera, aunque en 2010 se realizó un pequeño restyling (rediseño).

Sin embargo, si nos referimos a la

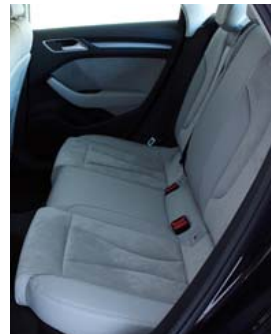
Impecable en

- Motor silencioso y económico
- Maletero y habitabilidad
- Calidad y acabados

Debería mejorar

- Precio y número de opciones
- Tacto de la dirección
- Visibilidad trasera

CUESTA: 24.750 EUROS
NUESTRA UD: 38.090 EUROS

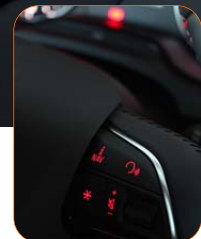


Los asientos delanteros recogen perfectamente, incluso en la zona lumbar. Detrás el espacio para las piernas y para la cabeza no ha variado con respecto a su predecessor, lo que significa que una persona de 185 cm seguirá viajando sin demasiados problemas. El maletero crece 10 litros y ahora alcanza los 380, aunque si se abate la segunda fila de asientos puede crecer hasta los 1.220 litros.

El Detalle

Quitate cilindros

El motor 1.4 TFSI puede adquirirse con dos niveles de potencia, el que aquí probamos y uno con 140 CV. En ambos casos se trata de un 4 cilindros en línea, sin embargo, en el último existe la posibilidad de que, de forma automática, se desconecten dos de ellos. Si, cuando se circula en marchas largas y a velocidad continua, es decir, en carretera principalmente, el motor desconecta los cilindros dos y tres cerrando las válvulas por medio de unos pasadores accionados electromagnéticamente desde el árbol de levas. De esta forma, se logra reducir ligeramente el consumo. En el momento en el que se acelera de nuevo, los cuatro cilindros vuelven a ponerse en funcionamiento como si nada. La desconexión, denominada *Cylinder on Demand (CoD)* está ya disponible en el A1 e incluso en el motor 4.0 TFSI que monta el A8. Todo un ahorro.



El Detalle

Siempre conectado

Esta nueva generación del A3 llega acompañada de un estreno en lo que a infotretamiento y conectividad se refiere. Se trata de su nuevo sistema Audi Connect mediante el cual, el conductor puede estar conectado en todo momento a Internet. Para hacer uso de él, únicamente se ha de tener un duplicado de la tarjeta SIM de nuestro teléfono y tener contratado Internet móvil. Una vez insertada, el usuario puede tener acceso a múltiples opciones como son los titulares más destacados del día, los horarios, en tiempo real, de vuelos y trenes, el precio del combustible, las incidencias del tráfico e incluso tener la opción de recibir y leer los mensajes de Facebook y Twitter. Además, el navegador, cuenta con una opción de lugares de interés que puede ir acompañada de fotografías y una breve descripción del sitio o espectáculo.

carrocería que aquí nos ocupa, la de cinco puertas o Sportback, como Audi la denomina, hay que decir que no se encontraba en los planes iniciales del fabricante alemán, ya que el A3 se supone que era la alternativa deportiva al Volkswagen Golf, con el que compartía la plataforma PQ34. Tres años más tarde, en 1999, Audi 'escuchó' al mercado, rectificó y de las instalaciones de Ingolstadt, salió el A3 Sportback.

Ahora, 16 años más tarde, el A3 sigue compartiendo plataforma con el Golf pero bajo el nombre MQB (plataforma transversal modular, en su traducción del alemán), la cual, además también se emplea en la construcción del Seat León. Por ello, aunque para muchos este A3 pueda suponer otro restyling del de 2010,

lo cierto es que es un modelo completamente nuevo.

Más grande y habitable

Un hecho que, pese a no apreciarse a simple vista, sí se corrobora al ver su ficha técnica. Así, comparado con su predecessor, este Sportback es 18 mm más largo, 20 más ancho y 2 más alto, mientras que su batalla (distancia entre ejes), pasa a ser 58 mm más larga. Si estéticamente te repito que es casi inapreciable, en términos de habitabilidad se traduce, sobre todo, en un mayor espacio para los ocupantes traseros, sobre todo en lo que a anchura se refiere, ganando esos pequeños centímetros que hagan que tres pasajeros no vayan apretujados. Eso sí, el puesto central sigue siendo duro e incómodo, pero es sufrible. Los 380 litros de su maletero le posicionan entre

el 'top 5' del segmento.

En la zona delantera, la limpieza de su salpicadero, con una consola central bien ordenada, ancha y con los comandos al alcance del conductor, se complementa con un puesto de conducción perfecto. El piloto tendrá una magnífica visibilidad fronto-lateral gracias al amplio reglaje de su asiento. Sin embargo, la visión trasera queda algo limitada tanto por una luneta algo estrecha como por un retrovisor interior pequeño. Por lo demás, la calidad del conjunto es notable, empleando materiales blandos, de buen tacto y uniéndolos de forma perfecta, sin fisuras.

Dinámico y firme

Hablar de Audi es hacerlo de deportividad, pero también de agrado de conducción. El A3 no es que sea su vehículo más radical, pero es probable que sí sea el más equilibrado.





En lo que a dinamismo se refiere, es un coche muy confortable. La suspensión, pese a filtrar bien las irregularidades, nos ha resultado algo 'dura'. La dirección, con asistencia eléctrica, podría ser más directa porque en tramos ratoneros es necesario hacer alguna que otra corrección. Y eso que nuestra unidad montaba el dispositivo Drive Select, con el que el conductor puede elegir entre cinco modos: Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic e Individual; permitiéndole variar la dureza del volante, la intensidad del climatizador, la iluminación en curva y la respuesta del cambio (si es automático) y del motor.

En este sentido, el 1.4 TFSI de 122 CV que decidimos probar (y que pertenece a la nueva familia de propulsores que estrena este A3), pasa de ser un motor remolón, más adecuado para realizar una conducción sosegada, a uno más nervioso y con un sonido más bronco. No vayáis a creer que se transforma en un purasangre, pero sí cambia lo suficiente para que nos divirtamos un poquito.

Si lo llevamos en modo 'normal', obtenemos una respuesta satisfactoria a partir de las 2.500 vueltas, manteniéndose constante hasta las 5.500 rpm. Combinado con el cambio manual de seis marchas, que ofrece unos desarrollos bastante largos, permite estirarle de vueltas sin penalizar el consumo. Así, durante nuestro recorrido, la cifra no subió de 7,0 l/100 km aunque sí se circula por autopista, el

valor puede bajar hasta los 6 litros con facilidad. E incluso si decidimos realizar una conducción algo más deportiva, no subirá de 8,5 l/100 km. Además, posee la virtud de ser bastante silencioso puesto que su sonoridad se filtra menos en el habitáculo que el ruido aerodinámico o el de la rodadura...



Nuestra unidad estaba cargada de extras, quizá una de las principales peguis del A3. Así, si queremos montar las barras de techo cromadas (arriba), que además son únicas de la carrocería Sportback, las llantas de 18", sobre neumáticos 225/40 R18 (abajo) o los faros Xenón plus con luz diurna LED (derecha), habrá que pagar, 310, 1.770, y 1.185 euros, respectivamente.



LOS DATOS DEL A3 14 TFSI 122 CV

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Combustible	Gasolina
Posición	Delantero transversal
Nº Cilindros	4 en línea
Cilindrada	1.395
Distribución	4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa; turbo e intercooler
Compresión	10,5:1
Potencia CV/rpm	122 (90 kW) entre 5.000-6.000
Par máximo Nm/rpm	200 entre 1.400-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de Cambios	Manual, 6 vel.
CHASIS	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal
Suspensión trasera	Paralelogramo del resorte helicoidal
Tipo de dirección	Cremallera, asist. eléctrica
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Vueltas topes volante	2,4
Neumáticos de serie	205/55 R16
Llantas	6,5 x 16

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	203 km/h
0-100 km/h	9,5 sg

CONSUMOS Y EMISIONES

Ciudad	6,4 l/100 kms
Carretera	4,4 l/100 kms
Ciclo Mixto	5,2 l/100 kms
Emisiones de CO ₂	120 gr/km
Impuesto matric.	0%
Autonomía	961 kms

PRESTACIONES

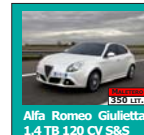
Nº de puertas/plazas	5/5
Largo/Ancho/Alto	4.310/1.785/1.425 mm
Ciclo Mixto	2.434 mm
Via del. - tras.	1.535 - 1.504 mm
Peso	1.280 kg
Volumen del maletero	380/1.220 litros
Depósito de combustible	50 litros

La marca



NOMBRE
VW Audi España S.A.
DIRECCIÓN
C/ La Selva, 2 C.P. 08820 B Prat de Llobregat (Barcelona)
TELÉFONO DE LLAMADA
902 454 575
WEB
www.audi.es
GARANTÍA
2 años sin límite de kilómetros

El A3 Sportback frente a:



Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 120 CV S&S

Motor	Gasolina
Potencia	136 CV
0-100 km/h	9,4 sg
Cons. urbano	8,3 l/100 kms
Cons. carretera	5,3 l/100 kms
Cons. mixto	6,4 l/100 kms
Emisiones	148 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 21.218 euros



Lexus CT 200h

Motor	Gasolina/élect.
Potencia	136 CV
0-100 km/h	10,3 sg
Cons. urbano	3,7 l/100 kms
Cons. carretera	3,7 l/100 kms
Cons. mixto	3,5 l/100 kms
Emisiones	60 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 29.950 euros



BMW 116i 5 puertas

Motor	Gasolina
Potencia	116 CV
0-100 km/h	8,5 sg
Cons. urbano	7,0 l/100 kms
Cons. carretera	4,5 l/100 kms
Cons. mixto	5,4 l/100 kms
Emisiones	135 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 26.600 euros



Mercedes A180

Motor	Gasolina
Potencia	122 CV
0-100 km/h	9,2 sg
Cons. urbano	7,5 l/100 kms
Cons. carretera	4,3 l/100 kms
Cons. mixto	5,5 l/100 kms
Emisiones	138 gr/km
Impuesto	4,75 %

Precio: 26.750 euros

Opinamos...

Que el A3 es el 'coche icono' de Audi no es novedad, pero sí que haya rivales que le superen en algunos apartados, como el estético... Y es que la línea continuista que han elegido puede llegar a salirle caro... por fortuna, el A3 es más que diseño.



NOTA: 8,3