

prueba AUDI A3

A por el LIDERATO



Manu Cortés

La segunda generación del Audi A3, cuya puesta de largo se ha producido esta semana en el Salón del Automóvil de Ginebra, reúne todos los elementos para repetir el éxito de su antecesor, lanzado en 1996. Cuando se desarrolle completamente la gama —entre abril y diciembre de este año irán apareciendo las diversas versiones de motorización y cajas de cambios—, el nuevo A3 de carrocería de tres puertas saldrá al mercado con propulsores de cuatro y seis cilindros (desde 105 hasta 241 caballos), tracción delantera o integral *Quattro*, nueva caja manual automatizada DSG y una suspensión más deportiva con *multibrazo* trasero.

La carrocería es ahora, a simple vista, más estilizada y de apariencia más musculosa. La distancia entre ejes se ha alargado 6,5 centímetros, tiene 3 más de anchura y 1 menos de altura, con un estilo más parecido al de un *coupe*. Las características más llamativas del diseño de la zona delantera son las marcadas nervaduras del capó desde el exterior hacia el interior y el estilo de los faros delanteros de cristal liso.

Y lo nunca visto: el A3 parece heredar algunos aspectos de diseño general del actual Ibiza, sobre todo en el frontal, puesto que la trasera es de Golf. Precisamente, el modelo comparte plataforma, mecánicas y motorizaciones, incluso un cierto parecido estético, con el nuevo Volkswagen Golf que se pondrá a la venta a finales de este año, y que ya fue presentado oficialmente en el Salón de Frankfurt en septiembre.

El interior ha sido muy mejorado en cuanto a la habitabilidad, especialmente en las plazas tra-

seras; el maletero sigue igual: un poquito justo con sus 350 litros. La posición de las banquetas de los asientos es ahora más baja que en la primera generación, las rejillas de ventilación circulares tienen acabados de aluminio (son muy parecidas a las del Audi TT) y el pedal del acelerador está montado en el suelo, en una configuración muy deportiva.

Los ocupantes de las plazas posteriores disponen ahora de un mayor espacio para las rodillas y de mayor anchura a la altura de los hombros. El nuevo diseño de la palanca del freno de mano, que ahorra mucho espacio, ha permitido instalar dos portavasos adicionales en la consola central, en una situación en la que también pueden ser utilizados por los ocupantes de los asientos traseros.

La gama de mecánicas disponible incorpora tres nuevas opcio-

nes. Se ha incrementado la cilindrada de los motores TDI desde los actuales 1.9 litros hasta los 2 litros y se montan nuevas culatas de cuatro válvulas por cilindro. El 2.0 litros FSI y el V-6 de 3.2 litros, ambos de gasolina, se han estrenado recientemente en el A4 y el

coupe TT.

Todos estos motores transmiten su potencia a las ruedas delanteras o bien, en función de la versión, a las cuatro ruedas por medio del sistema de tracción integral *Quattro*. En función de la mecánica que incorpora cada modelo, el cambio manual es de cin-

co o seis velocidades, mientras que el sistema secuencial *Tiptronic* se ofrece con carácter opcional.

Los modelos gasolina 3.2 *Quattro* de 241 caballos y el 2.0 TDI de 140 caballos pueden montar opcionalmente la nueva caja manual deportiva automatizada DSG. Derivada de la tecnología de competición, dispone de embragues automáticos gemelos que permiten un rápido cambio de marchas sin caída alguna del régimen del motor.

Este dispositivo permite introducir dos marchas diferentes de forma simultánea. En posición automática, el usuario podrá elegir, además, el programa de cambio deportivo S, que permite que el propulsor adquiera muchas más revoluciones antes de cambiar de velocidad, reduce antes a relaciones más cortas y acorta los tiempos de cambio. Las versiones del Audi A3 con DSG estarán disponibles a partir del mes de junio.

Finales de abril

La dirección electromecánica, con asistencia variable en función de la velocidad, es otra innovación en el nuevo A3. Combina la transmisión de una buena sensación al conductor, a través de los movimientos del volante, con una baja sensibilidad a las vibraciones causadas por la superficie.

El A3 incorpora de serie en toda la gama elementos de seguridad activa y pasiva. Algunos de ellos son el programa electrónico de estabilidad ESP, nuevos asientos delanteros con reposacabezas activos y el sistema *Sideguard*, de *airbags* laterales (delanteros y traseros) para proteger la cabeza de los ocupantes.

Previsiblemente, y a falta de confirmación oficial, el A3 comenzará a venderse en España a partir de la última semana de abril, con unos precios estimados que podrían partir desde los 22.500 euros.

FICHA TÉCNICA

Motores:	1.9 litros TDI 105 caballos	velocidad: 187 kms./h.
	2.0 litros TDI 140 caballos	velocidad: 207 kms./h.
	2.0 litros FSI 150 caballos	velocidad: 211 kms./h.
	3.2 litros V-6 241 caballos	velocidad: 245 kms./h.

Tracción integral: serie con 3.2 litros **opcional** en 2.0 TDI

Suspensión trasera: 'multilink', de cuatro brazos

Dirección: electromagnética, con asistencia variable

Carrocería: 3 puertas

Medidas: largo: 4,20 mts.; ancho: 1,76 mts.; alto: 1,42 mts.

Maletero: 350 litros



CANAL MOTOR (www.elcorreodigital.com/motor)

Saab 9-3 Sport Sedán, el coche estrella en seguridad



Sólo la seguridad que ofrece a sus ocupantes supera la extraordinaria y avanzada tecnología del nuevo Saab 9-3 Sport Sedán, el coche 5 estrellas (la máxima seguridad) por encima de marcas de reconocido prestigio. (Fuente: EuroNcap, pruebas de choque Nov. 2002).

Conozca el nuevo Saab 9-3 Sport Sedán, y comience a amararlo como a un miembro más de su familia.



Noviembre 2002



www.euroncap.com

ANATA MOTOR S.L.

Exposición, taller y recambios,
Barrio Fátima, s/n • Alto de Enekuri
ERANDIO • Telf. 94 474 57 80

www.anatamotor.redsaab.com

Concesionarios exclusivos para Vizcaya y Alava de SAAB

UNIVERSAL ARABA S.A.

Exposición, taller y recambios,
Portal de Betoño, 1. Edificio "ALAS" - Tel. 945 27 65 44
Vitoria-Gazteiz

www.universalaraba.redsaab.com

Gama 9-3: Consumo mixto (L/100 km.):
entre 6,6 y 10,2. Emisiones CO2 (g/km):
entre 177 y 243.