



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 417 70 22 / 70 23

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: reyes.luque@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Abril de 2013

El nuevo Audi S3 – Dinamismo en formato compacto

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	5
Información detallada – El motor	6
La transmisión de fuerza	8
El tren de rodaje	9
La carrocería	11
El diseño exterior	12
El interior	13
El equipamiento	14
Audi connect	15

Anexo: datos técnicos

Los acabados, características y precios mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.



Sumario

El nuevo Audi S3: inigualables prestaciones y ejemplar eficiencia

300 CV (221 KW) y 380 Nm de par motor, de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos: el nuevo Audi S3 ofrece las mejores prestaciones entre sus competidores. Su eficiencia también es ejemplar: el motor 2.0 TFSI tiene un consumo medio de sólo 6,9 litros a los 100 km. La tercera generación de este potente deportivo compacto vuelve a poner el listón un poco más alto.

El 2.0 TFSI escribe un nuevo capítulo en la historia de los motores Audi. Desarrollado completamente desde cero, lo único que aún tiene en común con su antecesor es la cilindrada de 1.984 cc. Entre las 5.500 y las 6.200 rpm se dispone de una potencia nominal de 300 CV (221 KW). Los 380 Nm de par motor están disponibles a lo largo de un amplio margen de revoluciones, desde las 1.800 a las 5.500 rpm.

La respuesta del cuatro cilindros fascina tanto como su sonido deportivo, que se percibe de un modo especialmente intenso cuando el sistema de conducción dinámica Audi drive select se encuentra en el modo *dynamic*. Tecnologías punta como la inyección doble, el Audi valvelift system o la innovadora gestión térmica, por citar sólo algún ejemplo, consiguen que el cuatro cilindros combine una elevada potencia con una gran eficiencia.

En combinación con el S tronic opcional, el nuevo Audi S3 solventa la aceleración de 0 a 100 km/h en sólo 4,8 segundos (5,2 segundos con cambio manual). La velocidad punta, limitada electrónicamente, alcanza los 250 km/h. A los 100 km, el 2.0 TFSI requiere de media 6,9 litros de combustible (con cambio manual 7,0 litros a los 100 km). En comparación con el modelo anterior equipado con cambio manual, el nuevo S3 consume 1,5 litros menos por cada 100 km, lo que equivale a una reducción de 35 gramos de CO₂ por km.

Tanto el cambio manual de seis marchas como el ultrarrápido S tronic de seis velocidades, disponible con carácter opcional, combinan dinamismo con eficiencia. Las marchas inferiores se caracterizan por un escalonamiento deportivo y corto, mientras que la relación de transmisión larga de la sexta velocidad reduce el consumo. La tracción integral permanente quattro hace uso de un embrague multidisco de nuevo desarrollo que ayuda al modelo más potente de la serie A3 a conseguir una ventaja decisiva tanto en tracción como en agilidad. A la salida de una curva, el nuevo Audi S3 puede acelerar más pronto y con mayor seguridad; asimismo, presenta un comportamiento dinámico y estable en todas las circunstancias.

El nuevo Audi S3 responde de manera precisa y espontánea a los movimientos del volante y traza magistralmente curvas de todo tipo a alta velocidad con mínimos movimientos de



la carrocería; su maniobrabilidad es casi neutra. Junto al tren de rodaje deportivo S y a las elaboradas suspensiones, la nueva dirección progresiva es decisiva para conseguir estas características. Su cremallera está dentada de tal modo que la relación de transmisión varía en función del ángulo de giro del volante. Así pues, la dirección progresiva se vuelve aún más directa cuando los movimientos del volante son más pronunciados.

El nuevo Audi equipa de serie ruedas en formato 7,5 J x 18; los neumáticos tienen unas dimensiones de 225/40. Las pinzas pintadas en negro de los frenos de grandes dimensiones incorporan la inscripción S3.

El sistema de conducción dinámica Audi drive select pertenece al equipamiento de serie del Audi S3. Integra las curvas características del acelerador electrónico, los puntos de cambio del S tronic opcional y la asistencia de la dirección progresiva de serie. El conductor puede decidir con sólo pulsar un botón si estos sistemas tienen que trabajar en modo *comfort*, *auto*, *dynamic*, *efficiency* o *individual*. La regulación opcional de la amortiguación Audi magnetic ride, que varía las fuerzas de amortiguación dependiendo de la situación, también está sujeta a la regulación del Audi drive select.

Otro factor clave para el elevado dinamismo del nuevo Audi S3 es la construcción ligera Audi ultra, una de las principales competencias de la marca de los cuatro aros. El nuevo S3 apenas pesa en vacío 1.395 kg. En comparación con el modelo anterior, el peso se ha reducido en 60 kg debido en gran parte a la ligera carrocería. En la carrocería y en las piezas accesorias se emplea un elevado porcentaje de aceros de máxima resistencia, mientras que las aletas delanteras y el capó del motor se han realizado en aluminio. En el diseño exterior se puede ver el dinamismo del nuevo Audi S3. El bajo capó del motor, la característica línea tornado debajo de las ventanillas y los montantes C marcadamente inclinados estiran visualmente la carrocería. Mide 4.254 mm de largo, 1.777 mm de ancho y 1.401 mm de alto.

El nuevo Audi S3 monta la parrilla del radiador Singleframe en diseño específico S, con su marco cromado, el embellecedor en gris platino mate y las barras dobles horizontales en óptica de aluminio. El paragolpes de nuevo diseño integra entradas de aire laterales con nervaduras dobles en óptica de aluminio, y en los laterales se insinúan tomas de aire.

Como alternativa a los faros xenón plus de serie Audi ofrece faros LED; disponible hasta el momento sólo en el segmento superior, esta tecnología se traslada ahora al segmento de los compactos *Premium*. Los faros LED aportan al modelo de máxima potencia de la serie una mirada inconfundible y mejoran aún más la iluminación.

Las carcasas de los retrovisores exteriores en acabado de aluminio y las llamativas taloneras aportan un toque diferente a los laterales del nuevo Audi S3. El paragolpes trasero presenta un nuevo diseño. El difusor en gris platino con inserción cromada doble enmarca los cuatro tubos finales ovalados del sistema de escape, que incorporan



embellecedores cromados. El *spoiler* del borde del techo en diseño S3, pintado en el color de la carrocería y con elementos aerodinámicos laterales en negro, prolonga visualmente el techo. Los grupos ópticos traseros se han construido en tecnología LED.

Realizado completamente en negro, el interior hace suyo el dinamismo del exterior. Las esferas de los instrumentos son de color gris, y las agujas blancas. La escala del cuentarrevoluciones incorpora un indicador de la presión de sobrealimentación. El sistema de información al conductor en color pertenece al equipamiento de serie; el monitor de a bordo de 11 mm de grosor (de serie a partir del MMI radio) se despliega eléctricamente y recibe al conductor con un logotipo S3 al conectar el encendido.

El volante deportivo de cuero multifuncional, disponible con carácter opcional, tiene una corona achatada en su parte inferior, así como levas de cambio en óptica de aluminio si el vehículo equipa el cambio S tronic. Los pedales y el reposapiés se han realizado en acero inoxidable. Como alternativa a los asientos deportivos de serie se ofrecen los asientos deportivos S con reposacabezas integrados y zona de hombros en guateado de rombos. Las molduras decorativas se realizan en aluminio cepillado mate o en negro.

Más allá del equipamiento de serie, el nuevo S3 está disponible con muchos opcionales muy atractivos. Entre ellos se cuentan los sistemas de *infotainment*, liderados por el MMI navigation plus con MMI touch. Su complemento opcional Audi connect utiliza un módulo UMTS para descargar en el vehículo los servicios de Internet personalizados de la marca. A petición del cliente Audi equipa el nuevo S3 con todos los sistemas de asistencia al conductor que están disponibles en la serie.

El nuevo Audi S3 llega a los concesionarios a mediados de 2013. El precio en España es de 42.800€ para la versión manual y 43.400€ con el cambio Stronic.

Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi S3

Motor

- 2.0 TFSI de nuevo desarrollo con 300 CV (221 KW) de potencia y 380 Nm de par motor
- De 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, consumo de 6,9 litros a los 100 km (con S tronic)
- Sonido musical y deportivo, elevado refinamiento de marcha

Transmisión de fuerza

- Cambio manual de seis marchas, a petición del cliente S tronic de seis velocidades
- Tracción integral permanente quattro con embrague multidisco de nuevo desarrollo de serie

Tren de rodaje

- Ruedas de 18 pulgadas, frenos con emblema S3
- Tren de rodaje deportivo S con reglaje dinámico
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select, a petición del cliente sistema de amortiguación adaptativo Audi magnetic ride
- Dirección progresiva con cremallera de dentado progresivo
- Eje delantero parcialmente en aluminio, eje trasero de cuatro brazos

Diseño y carrocería

- Faldón frontal y trasero y taloneras en diseño específico, 4,25 m de longitud
- *Spoiler* del borde del techo de grandes dimensiones, cuatro tubos finales ovalados y otras modificaciones específicas
- Faros xenón plus de serie, a petición del cliente faros LED
- Habitáculo con un elevado porcentaje de acero de alta tecnología, capó y aletas delanteras en aluminio
- 60 kg más ligero que el modelo anterior, peso en vacío de sólo 1.395 kg

Equipamiento

- Amplio equipamiento de serie, faros completos en LED
- Eficaces sistemas de asistencia al conductor con carácter opcional, entre ellos el adaptive cruise control, el asistente de aparcamiento y el Audi pre sense basic
- Audi connect con nuevos servicios *online*, MMI navigation plus con MMI touch y monitor de siete pulgadas con carácter opcional



Información detallada

El nuevo Audi S3 – Dinamismo en formato compacto

El nuevo Audi S3 combina una inigualable potencia con una ejemplar eficiencia. Su 2.0 TFSI genera 300 CV (221 KW) y 380 Nm de par motor. Equipado con el cambio S tronic de seis velocidades requiere apenas 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h al nuevo modelo deportivo de la serie A3, y aún así el consumo medio homologado es de apenas 6,9 litros de combustible a los 100 km. La tercera generación del ligero compacto de categoría *Premium* vuelve a marcar la pauta en su segmento.

El motor

Con su fascinante dinamismo y su sorprendente eficiencia, el nuevo Audi S3 se sitúa a la cabeza de su segmento. Equipado con el S tronic de seis velocidades opcional, la aceleración de 0 a 100 km/h requiere sólo 4,8 segundos (5,2 segundos con cambio manual); la velocidad punta está limitada electrónicamente en ambos casos a 250 km/h. El nuevo S3 con cambio S tronic homologa un consumo medio de 6,9 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 159 gramos por km (con cambio manual, 7,0 litros a los 100 km y 162 gramos por km). En comparación con el modelo anterior dotado de cambio manual, el consumo se ha reducido en 1,5 litros a los 100 km. Esto equivale a una reducción de 35 gramos de CO₂ por km.

En la estrategia de *downsizing* de Audi, el 2.0 TFSI marca un nuevo hito. Desarrollado completamente desde cero, lo único que sigue teniendo en común con su antecesor, nombrado *International Engine of the Year* en cinco ocasiones consecutivas, es la cilindrada de 1.984 cc (diámetro x carrera: 82,5 x 92,8 mm). El cuatro cilindros es compacto y pesa sólo 148 kg, más de 5 kg menos que su antecesor. Su potencia nominal de 300 CV (221 KW) está disponible a 5.500 rpm, y a las 6.800 rpm entra en acción el limitador. Sus 380 Nm de par motor están disponibles a lo largo de un amplio margen de revoluciones, desde las 1.800 a las 5.500 rpm.

Como motor deportivo de pura raza, el 2.0 TFSI reacciona de forma espontánea a los movimientos del acelerador. Su musical sonido se vuelve especialmente intenso cuando el sistema de conducción dinámica Audi drive select, perteneciente al equipamiento de serie, se encuentra en el modo *dynamic*. En este caso, el motor reacciona de un modo aún más directo a los movimientos del acelerador; una breve aceleración intermedia acompaña al cambio de marcha del S tronic. Con cargas y regímenes elevados se abren las dos válvulas de sonido situadas en el sistema de escape, con lo que el sonido se vuelve aún más pleno. Dos árboles de equilibrado que rotan en sentido inverso a doble velocidad que el cigüeñal se encargan de garantizar un elevado refinamiento mecánico.



Son muchos los detalles que realzan el carácter de altas prestaciones del nuevo cuatro cilindros. Pistones de aluminio modificados y bielas de resistencia superior con nuevos soportes transfieren las fuerzas al cigüeñal. El cárter del cigüeñal ha sido reforzado en los asientos y en las tapas de los cojinetes de bancada. La culata se ha fabricado en una nueva aleación de silicio y aluminio que se caracteriza por su gran resistencia mecánica y a los cambios de temperatura, así como por su reducido peso.

El turbocompresor de grandes dimensiones, un nuevo desarrollo, ha sido concebido para soportar temperaturas de los gases de escape de hasta 1.000 °C. Con una presión de sobrealimentación máxima de 1,2 bar es capaz de comprimir 1.000 kg de aire a la hora, es decir, 850.000 litros. Un eficiente *intercooler* aire/aire reduce drásticamente la temperatura del aire comprimido e incrementa así su masa disponible en la combustión, y con ello el contenido de oxígeno. La válvula de descarga de regulación electrónica funciona de un modo muy rápido y preciso; simplifica el trabajo de intercambio de gases porque en régimen de carga parcial reduce la presión de sobrealimentación básica y con ello la contrapresión de los gases de escape.

Inyección doble: preparado para el futuro de las limitaciones de gases de escape

El 2.0 TFSI ofrece en muchos ámbitos técnicos las revolucionarias soluciones del programa de eficiencia modular de Audi. Una de ellas es la inyección indirecta adicional que complementa a la inyección directa de gasolina FSI en régimen de carga parcial. Su objetivo es reducir el consumo y las emisiones de partículas; el cuatro cilindros cumple incluso los límites que entrarán en vigor a partir de 2017 con la segunda fase de la norma Euro 6. La inyección FSI, que funciona con una presión de hasta 200 bar, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas; los inyectores tienen cada uno seis orificios.

Los cuatro cilindros se llenan debidamente en cualquier situación. El árbol de levas de admisión permite un decalaje continuo de 60° con respecto al cigüeñal, y de 30° en el caso del árbol de levas de escape; en el lado de escape, el Audi valvelift system varía además la alzada de las válvulas en dos fases. Las denominadas válvulas *drumble* provocan en el aire aspirado un movimiento cilíndrico y en espiral.

El colector de escape está integrado en la culata, donde es bañado por líquido refrigerante, una solución que reduce la temperatura de los gases de escape y acelera el calentamiento del motor al arrancar en frío. La innovadora gestión térmica integra dos distribuidores giratorios, agrupados en un módulo, que regulan el flujo del líquido refrigerante. Se encargan de que el aceite del motor alcance la temperatura de servicio rápidamente después del arranque. De este modo obtienen siempre la mejor relación entre una mínima fricción y un elevado rendimiento termodinámico.



Un novedoso recubrimiento de las camisas de los pistones y un rodamiento de los árboles de equilibrado mantienen la fricción baja, al tiempo que la bomba de aceite trabaja en función de la demanda. El sistema *start-stop* de serie completa el paquete de tecnologías de eficiencia.

La transmisión de fuerza

En el nuevo Audi S3 la transmisión de la fuerza corre a cargo de un cambio manual de seis marchas con una ligera carcasa de magnesio que posibilita maniobras de corto recorrido, cómodas y exactas. Como alternativa Audi ofrece el S tronic. Como en el caso del cambio manual, sus marchas inferiores son cortas, mientras que la sexta marcha presenta un desarrollo largo con el objetivo de reducir el consumo. Otro aspecto que tienen en común las dos cajas de cambios es su elevado rendimiento.

El conductor del nuevo S3 puede cambiar las marchas del cambio de doble embrague a través de la palanca de selección o con las levas opcionales del volante. Junto al modo manual, el conductor dispone de dos modos de funcionamiento automático. El modo D permite que el vehículo ruede con un reducido consumo, mientras que en el modo S la estrategia de cambio de marcha es más deportiva y el nivel de revoluciones mayor.

El programa Launch Control regula la aceleración máxima con salida parada. Otra particularidad del S tronic de seis velocidades es el desacoplamiento o marcha libre, cuyo objetivo consiste en reducir el consumo. Se activa cuando en el sistema de conducción dinámica Audi drive select está seleccionado el modo *efficiency* y el conductor retira el pie del acelerador.

El S tronic de seis velocidades se compone de dos engranajes parciales, con dos embragues multidisco que gestionan las marchas. El embrague grande externo K1 transmite el par a través de un árbol macizo a los engranajes de las marchas 1ª, 3ª y 5ª. Alrededor del árbol macizo gira un árbol hueco. Éste va unido al segundo embrague K2, de menor tamaño, que se encuentra integrado en el interior del embrague K1, y acciona los engranajes de las marchas 2ª, 4ª y 6ª, así como de la marcha atrás.

Los dos engranajes parciales están permanentemente activos, pero sólo uno de ellos está unido al motor. Por ejemplo, cuando el conductor acelera en tercera, la cuarta ya está engranada en el segundo engranaje parcial. El proceso de cambio de una a otra se lleva a cabo mediante el cambio entre los embragues: K1 se abre, K2 se cierra. Tarda sólo unas centésimas de segundo y se completa de un modo rápido y suave sin interrupción perceptible de la fuerza motriz.

El nuevo Audi S3 se equipa de serie con la tracción integral permanente quattro. Con ella, el conductor puede acelerar más pronto y con mayor seguridad a la salida de una curva. El



Audi S3 presenta un comportamiento dinámico y estable en todas las circunstancias, demostrando su superioridad sobre todo con lluvia y nieve.

El elemento principal de la tracción quattro es el embrague multidisco de nuevo desarrollo con control electrónico y accionamiento hidráulico. El compacto y robusto embrague se encuentra situado en el extremo del árbol cardán, delante del diferencial del eje trasero; allí mejora el equilibrio de la carga entre los ejes, a pesar de tener un peso relativamente bajo. En su interior alberga un conjunto de discos bañado en aceite. Los anillos de fricción metálicos se han dispuesto por parejas unos detrás de otros; uno de los anillos está unido mediante dentado a la carcasa, que gira junto con el árbol cardán, mientras que el otro anillo está unido al árbol secundario que va hacia el diferencial del eje trasero.

En condiciones normales, el embrague traslada la mayor parte de las fuerzas del motor a las ruedas delanteras. Si estas ruedas perdieran tracción, puede desviar los pares de forma continua hacia la parte trasera comprimiendo de manera regulada los paquetes de discos.

El tren de rodaje

El nuevo Audi S3 ofrece unas prestaciones inéditas hasta el momento en su clase. El potente compacto de categoría *Premium* responde de manera precisa y espontánea a los movimientos del volante y traza magistralmente curvas de todo tipo a alta velocidad con mínimos movimientos de la carrocería. Su maniobrabilidad es precisa, estable y casi neutra; no obstante, la suspensión proporciona un buen confort.

En comparación con el modelo anterior, el eje delantero se encuentra desplazado 42 mm hacia delante, y el nuevo 2.0 TFSI se ha montado 12 grados inclinado hacia atrás. El bastidor auxiliar y los cojinetes giratorios de la suspensión delantera se han realizado en aluminio, al igual que las aletas delanteras y el capó del motor. Junto con el motor más ligero, ahorran unos 22 kg de peso.

Diferente relación de transmisión: la dirección progresiva

Entre las innovaciones del nuevo Audi S3 se cuenta también la dirección progresiva. Su cremallera está dentada de tal modo que la relación de transmisión varía en función del ángulo de giro del volante. De este modo se vuelve más directa cuando los movimientos del volante son más pronunciados. Esta tecnología proporciona al conductor en cualquier situación la característica de giro que desee.

El potente motor eléctrico que proporciona la servoasistencia va reduciendo su intensidad de manera progresiva a medida que aumenta la velocidad. La dirección progresiva colabora estrechamente con diferentes sistemas a bordo del nuevo S3, como la función de recomendación de descanso que se equipa de serie o los equipamientos opcionales Audi active lane assist y el asistente de aparcamiento.



Como suspensión de las ruedas delanteras se emplea una construcción de tipo McPherson. Presenta un ancho de vía de 1.535 mm; al igual que en el eje trasero, también se emplea una barra estabilizadora específica de los modelos S3. El ancho de vía del eje trasero de cuatro brazos mide 1.511 mm. Sus brazos longitudinales en forma de espada absorben las fuerzas de propulsión y de frenado. El dimensionamiento de sus cojinetes y la relativa elasticidad de los mismos tienen como objetivo mejorar el confort de rodadura. Por el contrario, los tres brazos transversales de cada rueda, responsables de absorber las fuerzas laterales, se han unido de forma rígida al portaeje de acero en beneficio de la dinámica de conducción.

Para la fabricación de los brazos del eje trasero se han utilizado tipos de acero de alta resistencia, y los portarruedas se han realizado en aluminio. Los amortiguadores y los muelles helicoidales compactos se encuentran dispuestos por separado, con lo que se obtiene una respuesta sensible y un gran volumen de maletero. El tren de rodaje deportivo S rebaja 25 mm la altura de la carrocería en comparación con el A3.

El nuevo Audi S3 monta de serie ruedas en formato 7,5J x 18. Los neumáticos tienen unas dimensiones de 225/40; pese a sus cualidades dinámicas, contribuyen a mejorar la eficiencia gracias a su baja resistencia a la rodadura. Las llantas, en el diseño de cinco radios paralelos característico de los modelos S, se fabrican utilizando la tecnología denominada *flowforming*. La base de la llanta se lamina a través de un cilindro sometido a una gran presión y a una elevada temperatura. Mientras que la instalación modela la rueda bruta, el material se compacta, consiguiéndose un menor grosor de pared. Como alternativa Audi monta ruedas de 18 pulgadas en tres versiones diferentes. El equipamiento de serie incluye un indicador del control de la presión de los neumáticos.

Los frenos del nuevo Audi S3 se pueden dosificar con gran precisión. Todos los discos son autoventilados y tienen un diámetro de 340 mm. Las pinzas de freno pintadas en negro incorporan el emblema S3. Con carácter opcional también se pueden solicitar pintadas en rojo. El nuevo freno de estacionamiento electromecánico se puede manejar a través de una tecla y está integrado en el sistema de frenos en el eje trasero. El control de estabilización electrónico ESC se presenta en una nueva fase evolutiva, caracterizada por una regulación extraordinariamente precisa. Después de un accidente, el servofreno para colisiones sucesivas, que se monta de serie, evita en la mayoría de los casos que el nuevo S3 siga desplazándose sin control.

Dinámica de conducción a la carta: Audi drive select

El sistema de conducción dinámica de serie Audi drive select interviene en las líneas características del pedal del acelerador electrónico, en la servoasistencia de la dirección progresiva y en los puntos de cambio de marcha del S tronic opcional.



Con sólo pulsar una tecla el conductor determina si estos sistemas han de funcionar en modo *comfort*, *auto*, *dynamic*, *efficiency* o *individual*; en el modo *individual* (disponible a partir del equipamiento con MMI radio) podrá configurar su perfil preferido dentro siempre de unos determinados límites. El modo *efficiency* está configurado para optimizar el consumo, incluyendo el de sistemas de serie como el climatizador automático de confort, el control automático de velocidad o adaptive cruise control y el adaptive light.

Otro componente opcional que se incluye en la regulación del Audi drive select es la regulación electromagnética de la amortiguación Audi magnetic ride. Los pistones de los amortiguadores encierran un aceite sintético que contiene partículas magnéticas de tamaño microscópico. Al aplicar voltaje a una bobina, las partículas se colocan en sentido transversal a la dirección de la corriente de aceite y frenan así su flujo a través de los canales de los pistones.

La unidad de mando del sistema analiza permanentemente el estado de la calzada y el estilo de conducción y adapta las fuerzas de amortiguación de forma continua en cuestión de milésimas de segundo. El conductor puede elegir entre tres modos diferentes. En el modo *auto* el nuevo S3 rueda de forma equilibrada, mientras que en el modo *comfort* lo hace de forma relativamente suave. En el modo *sport*, por el contrario, se mantiene estrechamente adherido a la calzada; los comandos de giro se ejecutan de forma aún más espontánea y los movimientos de balanceo se reducen al mínimo.

La carrocería

Una de las principales competencias clave de Audi es la construcción ligera. El nuevo S3, incluida la tracción quattro, pesa apenas 1.395 kg. En comparación con el modelo anterior, el peso en vacío se ha reducido 60 kg; en esta inversión de la espiral de peso participa también la carrocería con 28 kg.

En el habitáculo del nuevo Audi S3, los aceros endurecidos en molde forman una resistente estructura interconectada; deben su extremada resistencia a la tracción, y el reducido peso que ello conlleva, a un brusco cambio de temperatura durante el proceso de conformación. Estos aceros suponen el 26% de la carrocería. Como elemento de unión entre el suelo y la parte trasera del vehículo se utiliza un denominado *tailored rolled blank*. Las aletas delanteras y el capó del motor se han fabricado en aluminio.

La manipulación de las piezas de aluminio es muy exigente; Audi se beneficia aquí de la experiencia adquirida a lo largo de muchos años en el ámbito de la construcción ligera. Todo el área de construcción de carrocerías del nuevo S3 se caracteriza por esa precisión que es ya típica de la marca en todos los ámbitos. Las paredes laterales se unen con el techo, fabricado en acero, mediante un cordón de soldadura plasmatrón. La tolerancia permitida es de apenas unas pocas décimas de milímetro; el cordón forma una junta prácticamente invisible.



Pero la carrocería del nuevo Audi S3 tiene más virtudes. Alcanza valores excelentes en rigidez torsional estática y dinámica, con lo que establece las bases para la elevada precisión en la producción y para el elevado confort acústico a bordo. El equipamiento de serie incluye un parabrisas insonorizante, y otras muchas medidas reducen los ruidos en el habitáculo.

La seguridad ante impactos del nuevo Audi S3 se sitúa al más alto nivel. En lo referente a la aerodinámica y la aeroacústica, se combinan múltiples detalles. Los bajos del vehículo presentan un carenado casi completo y el vano motor ha sido optimizado para reducir al mínimo las pérdidas del flujo de aire.

El nuevo Audi S3 mide 4.254 mm de largo, 1.777 mm de ancho y 1.401 mm de alto. Su batalla mide 2.596 mm, 18 mm más que en el modelo anterior.

El diseño exterior

Con su trazado de líneas de estilo coupé, el tres puertas se muestra firme sobre el asfalto. Cada elemento de diseño resulta preciso y llamativo a la vista. El bajo capó del motor, la característica línea tornado debajo de las ventanillas y los montantes C marcadamente inclinados estiran visualmente la carrocería.

El nuevo Audi S3 monta una parrilla del radiador Singleframe específica de los modelos S. Su embellecedor se ha realizado en gris platino mate y el marco es cromado. En el paragolpes de nuevo diseño, las grandes entradas de aire están rodeadas de aristas; las nervaduras dobles en óptica de aluminio estructuran la rejilla negra en diseño de rombos.

Audi monta de serie faros en tecnología xenón plus. La luz diurna LED forma en el borde superior e interior de dichos faros un claro contorno luminoso homogéneo a simple vista que se asemeja a una ceja. Como complemento se ofrece el sistema adaptive light, que ilumina la carretera de un modo excelente. Los clientes del S3 lo pueden combinar con la regulación gradual del alcance de las luces.

Con los faros LED disponibles con carácter opcional Audi traslada al segmento de los compactos una tecnología propia de la clase superior. Los faros de alta tecnología combinan numerosas funciones: luz de cruce, luz de carretera, luz diurna, intermitentes, luz de giro, luz todoclima y luz de autopista. La distribución de la luz se adapta a la velocidad a la que se circula; en combinación con el MMI navigation plus opcional se ofrece además una luz especial para intersecciones.

El diseño de los faros LED es tan fascinante como su tecnología. Nueve chips LED de alto rendimiento integrados en dos reflectores de geometría libre generan la luz de cruce, mientras que la luz de carretera es generada por diez LED de alto rendimiento a través de



un embellecedor de aluminio. La luz de giro y la luz todoclima se alojan en un módulo propio; la luz diurna y el intermitente, generados por un conductor óptico, dibujan un fino contorno en la zona superior de la carcasa. Un *wing* (perfil de ala) estructura el interior del faro.

Las carcasas de los retrovisores exteriores en óptica de aluminio y las llamativas taloneras aportan un toque diferente a los laterales del nuevo Audi S3. El largo *spoiler* del borde del techo se ha pintado en el color de la carrocería y sus pequeñas guías laterales resplandecen en negro.

Audi ofrece 12 colores de carrocería. Los colores sólidos se denominan Blanco Amalfi, Rojo Brillante y Negro Brillante. Los colores metalizados son el Marrón Beluga, Plata Hielo, Blanco Glaciar, Gris Monzón y Azul Scuba. Las pinturas efecto perla llevan el nombre de Rojo Misano y Negro Phantom. Los colores efecto cristal Azul Estoril y Negro Pantera son exclusivos del nuevo S3. El programa Audi exclusive permite además al cliente elegir un color personal.

Ya en la zaga, el paragolpes presume de un nuevo diseño. El difusor en gris platino, separado del paragolpes mediante una nervadura doble en acabado de aluminio, enmarca los cuatro tubos finales ovalados del sistema de escape, que incorporan embellecedores cromados. Los grupos ópticos traseros se han dotado en su mayor parte de diodos luminosos. La luz trasera, generada por un conductor óptico, se ilumina en forma de arco plano.

El interior

El dinamismo del diseño exterior se extiende hasta el espacioso interior del nuevo Audi S3. Un marco independiente rodea el esbelto y bajo tablero de instrumentos, que parece flotar sobre la consola central. Los difusores de aire redondos y el panel de mandos del climatizador aportan el toque especial desde el punto de vista óptico y táctil. El manejo es claro, como en todo Audi, y la calidad exquisita. El maletero ofrece un volumen de 325 litros, que aumenta hasta los 1.060 litros abatiendo el respaldo de los asientos traseros.

Son muchos los detalles que reflejan el carácter deportivo de este compacto de categoría *Premium*. Las esferas de los instrumentos se han realizado en el típico diseño S. La esfera en sí es de color gris y las cifras y agujas de color blanco. En el cuentarrevoluciones se ha integrado un logotipo S3 en 3D y un indicador de la presión de sobrealimentación. El sistema de información al conductor en color con *laptimer* pertenece al equipamiento de serie; el monitor de 11 mm de grosor, que se despliega eléctricamente (de serie a partir del MMI radio) recibe al conductor con una pantalla S3 al conectar el encendido. El volante deportivo de cuero con emblema S3 también se equipa de serie; a petición del cliente Audi ofrece dos volantes deportivos de cuero multifuncionales, ambos con la corona achatada



en su parte inferior. En combinación con el S tronic opcional se pueden dotar de levas de cambio en aluminio. Otros elementos específicos de los modelos S son el anillo rojo en el botón de *start-stop* y los pedales realizados en acero inoxidable cepillado.

Los asientos deportivos son de nuevo desarrollo. Los cojines de los asientos se pueden extender, y los respaldos incorporan la inscripción S3 grabada. Un reposabrazos central regulable en inclinación y en sentido longitudinal incrementa el confort.

En cuanto a los tapizados, se ofrecen tres versiones diferentes. Los laterales de los asientos se tapizan de serie con cuero nappa perla y las bandas centrales con tela. La segunda versión es una combinación de Alcantara perforada y cuero nappa perla, y la tercera variante combina dos tipos de cuero, el Velvet y la nappa fina. A petición del cliente Audi monta los asientos deportivos S con reposacabezas integrados y zona de hombros en guateado de rombos. Todas las variantes se pueden combinar con la calefacción de asientos.

El interior del nuevo Audi S3, incluido el revestimiento interior del techo, se ha realizado en negro. Las molduras decorativas en aluminio mate cepillado o en negro aportan el toque de distinción. Como alternativa especialmente exclusiva se ofrece el paquete bicolor Audi design selection en negro y rojo corso. El programa Audi exclusive incluye otros muchos detalles individuales.

El equipamiento

El nuevo Audi S3 llega a los concesionarios a mediados de 2013. El precio en España es de 42.800€ para la versión manual y 43.400€ con el cambio S tronic.

El equipamiento de serie que trae consigo el nuevo modelo de máxima potencia de la serie A3 es muy abundante. Junto a las modificaciones específicas en el exterior, interior, grupo motopropulsor, transmisión de fuerza y tren de rodaje, incluye faros xenón plus con luz diurna LED, un climatizador automático de confort con regulación de dos zonas, la Radio MMI con Bluetooth, el sensor de luz y lluvia, el espejo interior antideslumbrante automático, el control de velocidad (tempomat), el paquete portaobjetos y la alarma antirrobo.

La oferta de opcionales deportivos y confortables marca la pauta en su segmento. Entre ellos se cuentan el sistema adaptive light para los faros xenón plus, también con regulación gradual del alcance de las luces, los faros LED, el paquete de iluminación, la llave de confort, el techo de cristal panorámico y los cristales traseros oscurecidos.

En lo que respecta a los sistemas de asistencia al conductor, a petición del cliente Audi equipa al nuevo S3 con todas las revolucionarias tecnologías disponibles en la serie. El principal componente es el adaptive cruise control, que en combinación con el sistema de



seguridad Audi pre sense front frena por completo al vehículo si éste circula por debajo de los 30 km/h. La oferta incluye además el sistema Audi pre sense basic, el Audi side assist, el Audi active lane assist, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara y el asistente de aparcamiento, que se hace cargo de las maniobras de giro al aparcar y desaparcar.

La oferta de *infotainment* ha sido concebida en forma de sistema modular. Dicha oferta está liderada por el MMI navigation plus con MMI touch. Este sistema de alta tecnología sorprende por su monitor de siete pulgadas y ocho milímetros de grosor, que se despliega eléctricamente, así como por su nuevo concepto de manejo, que convierte el MMI touch con el pulsador giratorio en rueda táctil o *touch wheel*. Como complemento se ofrece un eficiente control por voz.

La interfaz Audi Phone Box, otro de los elementos opcionales, conecta cómodamente los teléfonos móviles al vehículo y mejora así la potencia de emisión y recepción. El sistema de sonido de Bang & Olufsen ofrece el más delicado placer auditivo en alta fidelidad. Una serie de discretos conductores ópticos LED acentúan los altavoces de graves en las puertas.

Audi connect

El término Audi connect abarca todas aquellas tecnologías que conectan al conductor del nuevo S3 con el automóvil, Internet, la infraestructura y otros vehículos. Como componente de hardware se emplea el equipamiento Audi connect: el MMI navigation plus ampliado con un módulo UMTS.

Audi connect establece la conexión con Internet. A través del punto de acceso inalámbrico WLAN integrado, los acompañantes pueden utilizar hasta ocho terminales móviles para navegar y acceder a su correo electrónico. El sistema ofrece al conductor servicios de Internet a medida, que van desde la navegación con el servicio de mapas de Google Earth y Google Street View, pasando por la radio web Audi music stream, hasta la información de tráfico Audi online. Además, Audi connect proporciona información de trenes y vuelos, así como precios de combustible actualizados. El Service City Events informa acerca de eventos actuales.

El acceso a los servicios Facebook, Twitter, noticias *online*, así como los destinos de navegación y también las fuentes de imágenes de la nueva navegación Picturebook, se pueden configurar a través de un cuenta activa myAudi asociada al vehículo. De este modo el conductor puede adaptar los citados servicios a sus necesidades personales. El servicio E-Mail transfiere los mensajes entrantes del teléfono móvil al vehículo mediante la salida de voz. Para Facebook y Twitter se dispone de una función de texto que permite enviar bloques de texto preestablecidos, si se desea combinándolos con datos de la posición actual.



Con el servicio Mensajes el conductor puede enviar mensajes breves (SMS) de un modo sencillo y rápido sin tener que tocar el teléfono móvil. Simplemente tiene que dictarle el texto. Antes de enviarlo, el sistema muestra el mensaje en el monitor, y puede corregirse en caso necesario.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en