



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>

Audi S3 Sedan: el deportivo versátil

- **Motor 2.0 TFSI de 300 CV (221 KW) de potencia, cambio manual o S tronic de seis velocidades y tracción quattro.**
- **Aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, consumo medio de sólo 6,9 l/100 km en la versión con cambio S tronic.**
- **Sistema Audi drive select y dirección progresiva de serie, amortiguación Audi magnetic ride opcional.**

Madrid, 18 de noviembre de 2013 – El Audi S3 Sedan se convierte en líder de su segmento con su impactante potencia: 300 CV (221 KW) y 380 Nm de par motor, disponibles estos entre las 1.800 y las 5.500 rpm Igual de revolucionaria es su eficiencia: en combinación con el S tronic de seis velocidades el 2.0 TFSI homologa un consumo medio en el ciclo CEE de 6,9 litros de combustible a los 100 km. El estudiado tren de rodaje y la consecuente construcción ligera realzan el dinámico carácter del cuatro puertas.

El motor 2.0 TFSI

El corazón del Audi S3 Sedan es el motor 2.0 TFSI con turbosobrealimentación e inyección directa. El motor anterior obtuvo en cinco ocasiones consecutivas el galardón "International Engine of the Year" en su segmento; el nuevo 2.0 TFSI ofrece valores aún mejores. Ofrece su potencia nominal de 300 CV (221 KW) entre las 5.500 y las 6.200 rpm, y genera un par motor de 380 Nm a lo largo de un amplio margen de revoluciones, desde las 1.800 a las 5.500 rpm.

En combinación con el S tronic, el motor de dos litros acelera al S3 Sedan hasta los 100 km/h con salida parada en 4,9 segundos, y le permite alcanzar una velocidad punta, limitada electrónicamente, de 250 km/h. El cuatro puertas con S tronic presenta un consumo de apenas 6,9 litros de combustible a los 100 km, equivalentes a unas emisiones de CO₂ de 159 gramos por kilómetro.

El 2.0 TFSI es un fascinante motor que proporciona una experiencia de conducción especialmente intensa gracias a su sonido deportivo. Cuando el sistema de conducción dinámica de serie Audi drive select se encuentra en el modo *dynamic*, reacciona de un modo más directo a los movimientos del pedal acelerador. Con cargas y regímenes elevados se abren las válvulas de sonido del sistema de escape. Dos árboles de equilibrado garantizan el elevado refinamiento mecánico.



Con unas cotas internas de 82,5 x 92,8 milímetros (diámetro x carrera), su cilindrada es de 1.984 cc. Los pistones de aluminio, capaces de soportar grandes cargas, y las bielas de resistencia superior con nuevos soportes transfieren las fuerzas al cigüeñal. La aleación de aluminio y silicio de la culata, nueva respecto al 1.8 TFSI, combina una elevada resistencia a las altas temperaturas y resistencia mecánica con un reducido peso.

El turbocompresor perfeccionado incrementa la potencia; es capaz de establecer una presión de sobrealimentación de hasta 1,2 bar y de soportar temperaturas de los gases de escape de hasta 1.000 °C. Un eficiente radiador del aire de sobrealimentación reduce drásticamente la temperatura del aire comprimido e incrementa así la masa de aire disponible para la combustión. La válvula de descarga de accionamiento electrónico funciona de un modo muy rápido y preciso. En régimen de carga parcial, reduce la presión de sobrealimentación básica, y con ello la contrapresión de los gases de escape; de este modo reduce también las del trabajo de intercambio de gases.

Los cuatro cilindros se llenan con la mezcla óptima de combustible y aire. Las denominadas válvulas *drumble* (de turbulencia espiroidal y cilíndrica) provocan en el aire aspirado un determinado movimiento de la carga; un requisito indispensable para una óptima preparación de la mezcla. El árbol de levas de admisión puede regularse de forma continua en un ángulo del cigüeñal de 60 grados, y el árbol de levas de escape en un ángulo de 30 grados. En el lado de escape, el Audi valvelift system (AVS) varía además la alzada de las válvulas en dos niveles.

Al reducido consumo del 2.0 TFSI contribuyen también otras tecnologías 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 regímenes de carga parcial reduce al mínimo el consumo y las emisiones de partículas. La inyección FSI entra en acción en el arranque y con cargas elevadas.

La innovadora gestión térmica integra dos distribuidores giratorios agrupados en un módulo que regulan el flujo y la temperatura del líquido refrigerante. Se encargan de que el aceite del motor alcance la temperatura de servicio óptima lo antes posible después del arranque en frío. El colector de escape está integrado en la culata, solución ésta que acelera el calentamiento del motor al arrancar en frío y que reduce además la temperatura de los gases de escape. Otros componentes de eficiencia son el novedoso recubrimiento de las camisas de los pistones y el rodamiento de los árboles de equilibrado, que ayudan a reducir la fricción, así como una bomba de aceite regulada en función de la demanda y el sistema de arranque y parada.

Ultrarrápido: el S tronic de seis velocidades

Como transmisión de fuerza se ofrece un cambio manual y el S tronic de doble embrague, ambos con seis velocidades. En las dos cajas de cambio las marchas inferiores presentan



un escalonamiento corto y deportivo, mientras que la larga relación de transmisión de la marcha más alta reduce el régimen y con ello el consumo. El conductor puede utilizar el S tronic, caracterizado por cambiar las marchas con extraordinaria rapidez y de modo casi imperceptible, en los modos automáticos D y S, o realizar los cambios él mismo con las levas del volante.

Al iniciar la marcha con salida parada, el Launch Control (sólo en combinación con el S tronic) traslada la fuerza del motor a la calzada con un patinaje controlado de los neumáticos. Otra función del cambio de doble embrague es el desacoplamiento o marcha libre que reduce el consumo. Se activa cuando en el Audi drive select está seleccionado el modo *efficiency* y el conductor retira el pie del acelerador.

Con la tracción integral permanente quattro de serie, el Audi S3 Sedan consigue el decisivo extra en tracción, dinamismo y estabilidad. Su piedra angular es un embrague multidisco de nuevo desarrollo con control electrónico y accionamiento hidráulico; con el objetivo de mejorar el reparto del peso, se encuentra delante del diferencial del eje trasero. El embrague, compacto y relativamente ligero, distribuye el par, que en su mayor parte va a parar a las ruedas delanteras; si allí disminuyera la tracción, se desvía de forma continua hacia el tren trasero.

El tren de rodaje

El tren de rodaje armoniza a la perfección con el potente sistema de propulsión. El Audi S3 Sedan 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. El factor decisivo aquí es el equilibrado reparto de las cargas entre los ejes, de 59 por ciento a 41 por ciento entre el eje delantero y trasero. Esta proporción se consigue gracias a la posición de montaje del motor, doce grados inclinada hacia atrás, así como al desplazamiento hacia delante del eje delantero. Ambas soluciones proceden de la plataforma modular transversal. El bastidor auxiliar y el cojinete giratorio de la suspensión delantera se han realizado en aluminio. Como eje trasero actúa una construcción de cuatro brazos.

En comparación con el A3 Sedan, el tren de rodaje deportivo S rebaja 25 milímetros la altura de la carrocería del S3 Sedan. La maniobrabilidad se vuelve aún más deportiva con la dirección progresiva de serie. Su cremallera se ha configurado de tal modo que la relación de transmisión al aumentar el ángulo de dirección se vuelve cada vez más directa. Al aparcar y al circular por ciudad, esto se aprecia en la menor fuerza que hay que aplicar al volante. Al conducir a gran velocidad y de un modo deportivo, la dirección convence por su precisión. Con ayuda de la dirección asistida dependiente de la velocidad se obtienen en cada situación de marcha excelentes propiedades de giro.



La dirección colabora estrechamente con diferentes sistemas de asistencia a bordo del S3 Sedan, 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.

El nuevo Audi S3 Sedan equipa de fábrica ruedas de la serie 8 J x 18 en diseño de cinco radios paralelos, que son muy ligeras gracias a la tecnología empleada para su fabricación, denominada *flow forming*. La base de la llanta se lamina sometiéndola a una gran presión y a una elevada temperatura; este proceso endurece el material y permite así un menor grosor de pared. A petición del cliente Audi monta ruedas de 18 pulgadas en diferentes diseños. Si el vehículo equipa la regulación de los amortiguadores Audi magnetic ride disponible como opcional, también se ofrecen ruedas en formato de 19 pulgadas. Los neumáticos de serie presentan el formato 225/40 R18.

Con un diámetro de 340 milímetros, los discos de freno delanteros presumen de unas grandes dimensiones; sus pinzas pintadas en color negro (u opcionalmente en rojo) incorporan inscripciones S3. El control de estabilización electrónico ESC se presenta en una nueva fase evolutiva, con una regulación tan deportiva como precisa.

El sistema Audi drive select

Entre el equipamiento de serie del Audi S3 Sedan se cuenta también el sistema de conducción dinámica Audi drive select; controla el modo de funcionamiento del pedal acelerador, de la asistencia de la dirección y del S tronic opcional. Pulsando una tecla el conductor puede cambiar entre los modos *comfort*, *auto*, *dynamic*, *efficiency* o *individual*. En el modo *individual* tiene la posibilidad de componer su perfil personal.

Audi drive select influye también en el funcionamiento de la regulación de la amortiguación Audi magnetic ride opcional. Por los pistones de los amortiguadores circula un aceite de hidrocarburo sintético en el que se encuentran partículas magnéticas minúsculas. Al aplicar voltaje en una bobina se crea un campo magnético en el que se modifica la orientación de las partículas; se colocan en sentido transversal a la dirección de la corriente de aceite y reducen así el flujo a través de los canales de los pistones.

La unidad de gestión del sistema analiza permanentemente el estilo de conducción y el estado de la calzada, adaptando las fuerzas de amortiguación en cuestión de milésimas de segundo. El conductor puede elegir entre tres modos diferentes. En el modo operativo *auto*, el dinámico cuatro puertas rueda de forma equilibrada, mientras que en el modo *comfort* lo hace con relativa suavidad. En el modo *dynamic*, por el contrario, se muestra firme sobre el asfalto. El apoyo selectivo de las ruedas confiere aún más neutralidad al comportamiento autodireccional y la respuesta de la dirección se vuelve aún más precisa.



Aluminio y acero de máxima resistencia: la carrocería

Al particular dinamismo del Audi S3 Sedan contribuye también la construcción ligera, una de las grandes especialidades de Audi; el cuatro puertas con cambio manual pesa en vacío (sin conductor) sólo 1.430 kilogramos. En muchas zonas del habitáculo se emplean aceros de máxima resistencia, el capó del motor se ha realizado en aluminio.

Con su diseño atlético y su mirada decidida, el Audi S3 Sedan también manifiesta visualmente su dinamismo. El plano capó del motor, las líneas de trazo preciso, las superficies de chapa fuertemente arqueadas y la plana cúpula del techo parecen prolongar la carrocería. El nuevo modelo tope de gama de la serie mide 4.469 milímetros de largo, 1.796 milímetros de ancho y 1.392 milímetros de alto. La larga batalla, de 2.631 metros, proporciona un generoso espacio en el interior.

Una serie de detalles específicos insinúan el carácter de alto rendimiento del Audi S3 Sedan. La parrilla Singleframe específica de los modelos S incorpora barras transversales dobles en diseño de aluminio dispuestas en horizontal. Un marco cromado rodea la parrilla, y el embellecedor se ha pintado en gris platino mate. Nervaduras dobles en óptica de aluminio y rejillas en diseño de panal cubren las entradas de aire en el paragolpes, que a su vez están enmarcadas por pronunciados bordes. Audi monta con carácter opcional los faros LED, que alumbran la calzada de forma extraordinaria y fascinan por su inconfundible imagen.

En los flancos del cuatro puertas llaman la atención las carcasas de los retrovisores exteriores en óptica de aluminio y las molduras de las taloneras. El paragolpes trasero es de nuevo diseño, y un discreto borde de ruptura aerodinámica corona el portón del maletero dándole una bonita forma. Los grupos ópticos traseros se han dotado en su mayor parte de LED. El difusor en gris platino integra una nervadura doble en óptica de aluminio y cuatro nervaduras; enmarca los cuatro tubos finales ovalados del sistema de escape con sus embellecedores cromados. Entre los doce colores para la carrocería brillan con luz propia el tono exclusivo de efecto cristal Negro pantera y el color Azul sebang efecto perla. Las insignias S3 decoran la zaga y el frontal.

Completamente en negro: el interior

El interior del Audi S3 Sedan se ha realizado completamente en negro, incluidas las inserciones decorativas de serie en aluminio cepillado mate. Muchos elementos de mando resplandecen en óptica de aluminio. Su manejo, como en todo Audi, es sencillo, y la calidad no entiende de límites. El maletero tiene un volumen de 390 litros.

Esmerados detalles corroboran el dinámico carácter de la berlina. Las escalas de los instrumentos son de un color gris oscuro metalizado específico de los modelos S, las cifras y las agujas blancas. Un logotipo S3 tridimensional y un indicador de la presión de



sobrealimentación complementan al cuentarrevoluciones. El sistema de información al conductor en color con *laptimer* pertenece al equipamiento de serie, y el monitor, que se despliega eléctricamente (de serie a partir del MMI radio), recibe al conductor con una pantalla S3 especial.

El equipamiento de serie del Audi S3 Sedan también incluye un volante deportivo de cuero de tres radios multifuncional con corona achatada y con emblema S3. Entre los equipamientos específicos de los modelos S destacan también los pedales y los reposapiés en acero inoxidable cepillado, los anillos de color rojo en la tecla de arranque y parada y la palanca de selección de diseño especial. Las molduras de acceso en aluminio con emblema S3 completan este elegante y exclusivo paquete.

Los asientos deportivos proporcionan una sujeción y un apoyo óptimos. Los cojines de los asientos se pueden extender, y los respaldos incorporan la inscripción S3 grabada. Sus laterales se tapizan de serie con cuero napa perla y las bandas centrales con tela. Como alternativa se ofrecen combinaciones de Alcantara y cuero napa perla o de cuero napa fina con cuero Velvet. Las costuras en color contrastado aportan el toque de distinción. Con carácter opcional Audi ofrece los asientos deportivos S con reposacabezas integrados y zona de hombros en guateado de rombos. Como alternativa exclusiva se ofrece el paquete bicolor Audi design selection en negro y rojo corso.

Entre el equipamiento de serie del S3 Sedan se cuentan la alarma antirrobo, el climatizador automático de confort, los faros xenón plus y el paquete portaobjetos y de maletero. A la cabeza de la oferta de *infotainment* se sitúa el MMI navigation plus con MMI touch; su complemento ideal, el sistema Audi connect, traslada al vehículo los servicios de Internet a medida de la marca a través del rápido estándar LTE. La oferta de ultramodernos sistemas de asistencia al conductor es también ejemplar.

El modelo más deportivo y tope de a gama Audi A3 Sedan llegará al mercado español durante el primer trimestre de 2014, con un precio de 45.500 € para la versión S3 Sedan con cambio manual, y de 46.000 € en la versión con cambio S tronic.

- Fin -

Galería de imágenes, fichas técnicas y vídeo relacionados con esta información en la website de prensa de Audi en <http://prensa.audi.es>