



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>

Noviembre de 2013

El nuevo A3 Cabrio – Placer de conducción a cielo abierto

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	5
Información detallada – Carrocería y diseño exterior	6
La capota	9
El interior	10
Los motores	12
La transmisión de fuerza	16
El tren de rodaje	17
El equipamiento	19
Los sistemas de asistencia al conductor	20
Los sistemas de infotainment y Audi connect	22



Sumario

El nuevo Audi A3 Cabrio – Líder de su clase nada más llegar

Deportivo, versátil y elegante: el nuevo A3 Cabrio convence ya a simple vista por su fluido trazado de líneas y la capota de lona. Desde el punto de vista técnico, el cuatro plazas descapotable también se sitúa a la cabeza de su clase, con una consecuente construcción ligera, ultraeficientes motores y eficientes sistemas de asistencia.

El nuevo Audi A3 Cabrio se muestra deportivo sobre el asfalto. En comparación con el modelo predecesor ha crecido considerablemente, de 4,24 a 4,42 metros de longitud, de 2,58 a 2,60 metros de batalla y de 1,77 a 1,79 metros de anchura. Pese a todo, la versión básica del A3 Cabrio pesa apenas 1.345 kilogramos, lo que supone unos 60 kilogramos menos que antes. Muchos de los componentes del habitáculo se han fabricado en acero de máxima resistencia, mientras que el capó del motor es de aluminio. La competencia de Audi en materia de construcción ligera también queda reflejada en los motores y en el tren de rodaje.

En las armoniosas proporciones del dos puertas desempeña un papel muy importante el voladizo trasero alargado. Embellecedores de aluminio recorren el marco del parabrisas y el borde de las ventanillas; los flancos están definidos por líneas de trazo preciso y superficies atléticas y tensas. Los planos faros aportan al rostro una mirada decidida; al igual que las entradas de aire y el paragolpes, realzan el efecto de anchura del A3 Cabrio. Audi ofrece como opción faros en tecnología LED.

El nuevo A3 Cabrio equipa una ligera capota de lona. Con el accionamiento electrohidráulico se abre y se cierra en 18 segundos, incluso en marcha, mientras no se superen los 50 km/h. Una vez abierta, la capota se aloja en un receptáculo variable. Como alternativa se ofrece una capota acústica con una espuma interior más gruesa que reduce aún más el nivel de ruido en el habitáculo, ya de por sí envidiable. El cortavientos se incluye en el equipamiento de serie de la línea Ambiente, mientras que la calefacción para la zona de la cabeza en los asientos delanteros es opcional en todas las versiones. En caso de vuelco, un sistema activo protege a los pasajeros.

En el interior del cuatro plazas descapotable el tablero de instrumentos es esbelto, y la consola central se inclina hacia el conductor. Las molduras decorativas de formas plásticas, los grandes difusores de aire redondos y el elegante panel de mandos del climatizador trasladan al habitáculo la apariencia propia del segmento superior.



Como en todo Audi, el manejo del nuevo A3 Cabrio es sencillo e intuitivo y la calidad de los acabados no tiene parangón. El volumen del maletero, de 320 litros, puede ampliarse abatiendo los respaldos traseros; con la capota abierta, su volumen es de 275 litros.

Hasta 180 CV (132 KW): tres motores para el lanzamiento

El nuevo Audi A3 Cabrio llega al mercado con dos motores TFSI y un motor TDI; todos ellos respetan los límites de la normativa Euro 6. Tienen una cilindrada de 1,4, 1,8 y 2,0 litros, y su potencia va de los 140 CV (103 KW) a los 180 CV (132 KW). Los tres motores son de nuevo desarrollo; su consumo, pese a las mejores prestaciones, es hasta un 13 por ciento menor que el de los motores del modelo anterior. Un elemento que merece especial atención es la tecnología cylinder on demand (COD) que monta el 1.4 TFSI y que desconecta dos cilindros en regímenes bajos. Más adelante estarán disponibles otras motorizaciones.

En lo que respecta a la transmisión de la fuerza, el nuevo Audi A3 Cabrio también apuesta por los últimos desarrollos tecnológicos. El 1.8 TFSI se combina con el S tronic de siete velocidades; junto con el sistema de conducción dinámica Audi drive select (de serie en la línea Ambition), este ultrarrápido cambio de doble embrague ofrece una función de desacoplamiento que reduce aún más el consumo de combustible. El 1.4 TFSI cylinder on demand y el 2.0 TDI clean diesel trasladan sus fuerzas a las ruedas delanteras a través de una caja de cambios manual. La tracción integral quattro, nueva para el A3 Cabrio, también estará disponible.

El deportivo carácter del cuatro plazas descapotable se debe principalmente al equilibrado reparto de las cargas entre los ejes, que con la tracción quattro es de 56:44. Este valor es una consecuencia de la plataforma modular transversal (MQB) en la que se basa el Audi A3 Cabrio. En la MQB, todos los motores presentan el mismo lugar de montaje, y en comparación con el modelo anterior, el eje delantero se ha desplazado 40 milímetros hacia delante.

En la tecnología de trenes de rodaje también se aplica el amplio *know how* de la marca. Los componentes del eje delantero McPherson se han fabricado en su mayor parte en aluminio; el eje trasero de cuatro brazos procesa por separado las fuerzas longitudinales y transversales. La servodirección hace uso de un eficiente accionamiento electromecánico. Al alcanzar el límite de estabilidad, el bloqueo transversal electrónico, una función del control de estabilización electrónico ESC, vuelve la maniobrabilidad más fluida y segura. El formato de las ruedas abarca de las 16 a las 19 pulgadas de diámetro (19 pulgadas sólo en combinación con el tren de rodaje deportivo o Audi magnetic ride), y la oferta de neumáticos llega hasta las dimensiones 235/35. Audi ofrece un tren de rodaje deportivo y un tren de rodaje S line.



A petición del cliente Audi equipa al nuevo A3 Cabrio con el sistema Audi drive select (de serie en la línea de equipamientos Ambition). Este sistema permite al conductor variar en diferentes modos el funcionamiento de la gestión del motor, de la servodirección, del S tronic y del climatizador automático. Audi drive select tiene también en consideración en su trabajo varios sistemas opcionales, como la regulación de los amortiguadores Audi magnetic ride, el adaptive cruise control, el sistema adaptive light y la dirección progresiva, que modifica su relación de transmisión en función del ángulo de dirección.

Tecnología punta: el MMI navigation plus

Para los clientes del cuatro plazas descapotable se ofrece un amplio sistema modular de componentes de *infotainment*, a cuya cabeza se sitúan el Bang & Olufsen Sound System y el MMI navigation plus. La pantalla plana de 7 pulgadas emerge del tablero de instrumentos. En el terminal de manejo, el pulsador giratorio se fusiona con el MMI touch para dar lugar al *touch wheel* o rueda táctil: la parte superior de dicha rueda está compuesta por el campo táctil que sirve para introducir letras y cifras.

El sistema Audi connect complementa al MMI navigation plus. Conecta al nuevo Audi A3 Cabrio a Internet a través del rápido estándar de transferencia LTE, que posibilita velocidades de descarga de hasta 150 Mb por segundo. Con el punto de acceso inalámbrico WLAN integrado, los acompañantes podrán navegar libremente por Internet y acceder a su correo electrónico. El conductor puede utilizar los servicios de Internet personalizados, desde la navegación con imágenes de Google Earth y Google Street View hasta redes sociales como Facebook y Twitter.

La oferta de sistemas de asistencia refuerza también la posición de liderazgo del nuevo A3 Cabrio. El sistema de información al conductor con recomendación de descanso pertenece al equipamiento de serie de las líneas Ambition y Ambiente. Con carácter opcional pueden equiparse el adaptive cruise control, el Audi side assist, el Audi active lane assist, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara, el asistente de aparcamiento con indicación selectiva y el sistema de seguridad Audi pre sense.

Audi ofrece el nuevo A3 Cabrio en tres líneas de equipamiento. La línea básica se denomina Attraction; las líneas Ambition y Ambiente van dirigidas a clientes especialmente interesados en la deportividad y en el confort respectivamente. En lo que respecta a los materiales, se ofrecen tapizados de tela, cuero y Alcantara, en parte también combinados entre sí. La opción Audi design selection en marrón lazo confiere una imagen muy exclusiva. Muchos de los equipamientos opcionales, como la llave de confort, proceden directamente de la clase superior.

El nuevo Audi A3 Cabrio, cuya producción tiene lugar en la planta húngara de Győr, llegará a los concesionarios españoles durante la próxima primavera.



Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi A3 Cabrio

Carrocería y diseño

- Inteligente construcción multimaterial, habitáculo con un gran porcentaje de aceros de alta tecnología, capó del motor en aluminio
- Peso en vacío unos 60 kilogramos por debajo del modelo predecesor
- Longitud de 4,42 m, proporciones equilibradas gracias a una batalla 17 mm más larga
- Faros LED y grupos ópticos traseros LED disponibles con carácter opcional

Capota e interior

- Ligera capota de lona con rápido accionamiento electrohidráulico, opcionalmente capota acústica
- Respaldos traseros abatibles, volumen del maletero de 320 litros
- Lógico manejo, elegante diseño y excelente calidad de acabado

Motores

- 1.4 TFSI COD de 140 CV (103 KW) y desconexión de cilindros en régimen de carga parcial
- 2.0 TDI clean diesel de 150 CV (110 KW)
- 1.8 TFSI de 180 CV (132 KW)
- Transmisión de fuerza mediante cambio manual o S tronic, tracción quattro disponible próximamente

Tren de rodaje

- Servodirección electromecánica, dirección progresiva con carácter opcional
- Componentes del eje delantero parcialmente en aluminio, eje trasero de cuatro brazos
- Audi drive select, Audi magnetic ride, así como un tren de rodaje deportivo y un tren de rodaje S line disponibles
- Control de estabilización ESC con bloqueo transversal electrónico de serie
- Llantas de aleación ligera en formato de entre 16 y 19 pulgadas, potentes frenos

Carrocería y diseño

- Sistemas de asistencia como adaptive cruise control y Audi pre sense disponibles con carácter opcional
- Gran variedad de componentes de *infotainment*, entre ellos el MMI navigation plus con MMI touch y pantalla de 7 pulgadas y el Bang & Olufsen Sound System
- A petición del cliente, Audi connect con tecnología LTE, así como Audi phone box



Información detallada

Deportivo, elegante y descapotable – El nuevo Audi A3 Cabrio

El nuevo Audi A3 Cabrio se ha convertido en líder absoluto de su segmento nada más llegar. Este compacto cuatro plazas con su elegante capota de lona fascina con nuevos motores, su construcción ligera, sistemas de interconexión polivalentes y ultramodernos sistemas de asistencia.

Carrocería y diseño exterior

La construcción ligera es una de las grandes especialidades de Audi, y el nuevo A3 Cabrio marca la pauta en este ámbito de un modo impresionante. En la versión 1.4 TFSI de 125 CV (92 KW), que llegará al mercado más adelante, el vehículo apenas pesa en vacío 1.345 kilogramos, alrededor de 60 kilogramos menos que el modelo anterior. Pese a ello, el tamaño del cuatro plazas descapotable ha crecido de forma considerable: 183 milímetros en longitud hasta los 4.421 milímetros, 28 milímetros en anchura hasta los 1.793 milímetros y 17 milímetros en batalla hasta los 2.595 milímetros. Sólo en altura es 15 milímetros más bajo (1.409 milímetros).

En el concepto de construcción ligera del nuevo Audi A3 Cabrio, la carrocería constituye el factor más importante, con una reducción de peso de 30 kilogramos. El capó del motor, el perfil destinado a absorber impactos detrás del paragolpes delantero y el bastidor auxiliar del eje delantero se han realizado en aluminio. En conjunto, estos componentes reducen el peso en 13,3 kilogramos, un progreso del que también se beneficia el reparto de las cargas entre los ejes. El soporte del frente delantero, fabricado en plástico de alta resistencia, ahorra otros 3 kilogramos de peso.

Al reducido peso contribuyen también de manera decisiva los aceros endurecidos en molde, que proporcionan al habitáculo la máxima resistencia mecánica. Estos aceros se emplean en la zona de transición hacia el frontal del vehículo, en los montantes A, en el túnel central y en las piezas del suelo. En otras muchas zonas, como en los largueros, Audi emplea aceros de alta y de máxima resistencia. En los montantes A, en el marco del parabrisas, en las taloneras, en las bases de los montantes B y en la denominada chapa talonera que enlaza con los asientos traseros se emplean refuerzos para compensar la ausencia de un techo de chapa rígido.

En el taller de construcción de carrocerías del nuevo A3 Cabrio en la planta húngara de Győr Audi emplea las más diferentes técnicas de unión. Los resultados de este gran despliegue de recursos son una excelente rigidez torsional, una soberana precisión de fabricación, buen confort frente a vibraciones y una elevada seguridad ante impactos. En caso de una colisión frontal, el travesaño delantero distribuye las fuerzas entre los



largueros. Al producirse una colisión lateral, las robustas taloneras y los montantes B protegen a los pasajeros. Si se produce una colisión trasera, el travesaño del paragolpes traslada la carga a los largueros.

Con un coeficiente de resistencia aerodinámica de 0,30 el nuevo Audi A3 Cabrio se desliza suavemente a través del viento. Los bajos del vehículo, donde se genera una gran parte de la resistencia aerodinámica total, están cubiertos hasta la altura de los montantes B con revestimientos realizados en material plástico reforzado con fibra de vidrio. Para reforzar el frontal del vehículo, el revestimiento de los bajos en la zona del vano motor se ha realizado en aluminio (cápsula frontal de aluminio). Los bajos aerodinámicos reducen la resistencia aerodinámica total alrededor de un 12 por ciento.

Concentrado y tenso: el diseño exterior

El nuevo Audi A3 Cabrio presenta un diseño preciso y expresivo hasta en el más pequeño de sus detalles; ya el frontal refleja su decidido carácter. La parrilla del radiador Singleframe con las esquinas superiores oblicuas se ha realizado en gris piedra, y sus láminas transversales y los aros Audi destacan por sus formas tridimensionales. Un delgado marco cromado rodea la parrilla. Los faros en forma de cuña con el borde inferior ondulado presentan un corte plano.

Audi pone a disposición de sus clientes varias opciones para los faros, entre ellas el sistema adaptive light para las unidades xenón plus. Su ordenador controla los módulos móviles de tal modo que proporcionan siempre la luz adecuada, ya sea en ciudad, carretera o autopista; además, generan una luz especial de giro, de curva y todoclima. El conductor puede regular con precisión el modo de funcionamiento del sistema de iluminación adaptive light a través del sistema opcional Audi drive select (de serie en la línea Ambition). En combinación con el MMI navigation plus, disponible también con carácter opcional, el sistema adaptive light puede utilizar los datos predictivos de la ruta para muchos fines, por ejemplo para encender la luz de autopista ya en el acceso a la misma.

Como función adicional para el adaptive light Audi ofrece la regulación gradual del alcance de las luces, que con ayuda de los datos de imagen suministrados por una videocámara puede reconocer otros vehículos y las poblaciones. De este modo, su unidad de control adapta correspondientemente el alcance de las propias luces.

Tecnología procedente del segmento superior: los faros LED

Como alternativa de vanguardia para el nuevo A3 Cabrio se ofrecen los faros LED, una tecnología procedente directamente del segmento superior. Su luz, con una temperatura de color de unos 5.500 Kelvin, se asemeja a la luz diurna, lo que hace que la vista se canse menos. Los diodos luminosos han sido concebidos en función de la vida útil del vehículo y



son extraordinariamente eficientes. Los faros LED también incorporan funciones especiales para cruces, carreteras, autopista, circulación por la izquierda o mal tiempo, sobre todo si se combinan con el MMI navigation plus.

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 otros ocho LED de alto rendimiento a través de un embellecedor de aluminio mate y brillante. Un módulo independiente alberga la luz de giro y todoclima. La luz diurna, de posición e intermitente, generada por un conductor óptico, realza la línea de diseño.

18 centímetros más: el voladizo trasero

En comparación con el modelo anterior, las nuevas proporciones del Audi A3 Cabrio resultan muy llamativas. Como todos los modelos A3, el cuatro plazas descapotable también se basa en la plataforma modular transversal, que prevé un mismo lugar de montaje para todos los motores, con lo que el eje delantero se ha desplazado más de 4 centímetros hacia delante. Además, la batalla es más larga y el voladizo trasero ha crecido 18 centímetros; de este modo, el nuevo A3 Cabrio se muestra firme y deportivo sobre el asfalto.

Los grandes grupos ópticos traseros tienen forma de cuña plana que se afila hacia el interior. En combinación con los faros xenón plus o los faros LED, Audi los ofrece en su mayor parte en tecnología LED. En el interior de los grupos ópticos se encuentra la luz de freno adaptativa, que en caso de frenada de emergencia parpadea con una frecuencia de 4 Hz.

Para la pintura de la carrocería se ofrecen 14 colores. Especial mención merece la pintura personalizada del programa Audi exclusive de quattro GmbH, que el cliente podrá elegir según sus gustos.

El paquete exterior S line aporta una imagen aún más deportiva al nuevo Audi A3 Cabrio. La parrilla Singleframe se pinta en este caso en negro de brillo intenso. Unos pronunciados bordes rodean las entradas de aire, que están cubiertas por rejillas en diseño de panal con barras transversales bifurcadas a modo de elementos divisorios.

En los flancos llaman la atención las taloneras ensanchadas. El difusor se ha realizado en Gris platino e integra un elemento con rejilla en diseño de panal, mientras que los tubos finales del sistema de escape son cromados, al igual que en las líneas Ambition y Ambiente. Las molduras de acceso están decoradas con inserciones de aluminio con la inscripción S line, y las aletas con emblemas S line.



La capota

Como todo Audi descapotable, también el nuevo A3 Cabrio monta una capota de lona de accionamiento completamente automático que se integra con armonía en la línea de diseño. Se abre o se cierra en 18 segundos, incluso estando el vehículo en marcha siempre y cuando no se superen los 50 km/h. Una vez abierta, ocupa muy poco espacio en el maletero, y es más ligera que un techo plegable comparable realizado en acero, aspecto del que se beneficia tanto el peso del cuatro plazas descapotable como su centro de gravedad.

La capota, incluido su accionamiento hidráulico, pesa sólo unos 50 kilogramos, gracias a la utilización de materiales ultraligeros en algunas piezas como el magnesio. Las piezas con función moldeadora (el estribo tensor en el extremo trasero y la cercha, que van unidos al material de la capota) se han fabricado en aluminio. Para piezas como las varillas de tensado, garantes de la estabilidad, se utiliza acero de alta resistencia.

La capota está compuesta por tres capas de material, así como por el revestimiento del techo. En el caso de la capota acústica disponible con carácter opcional, la espuma, que aísla los ruidos de baja frecuencia hasta los 500 Hz aproximadamente, es alrededor de un 30 por ciento más pesada que en la versión de serie; con su excelente aislamiento, la capota acústica marca la pauta en su clase. Las juntas y sellados se han realizado con gran precisión y reducen en gran medida los ruidos de alta frecuencia.

La nueva bomba de émbolo centrífuga es 1,5 kilogramos más ligera que la empleada en el modelo anterior; se encarga de proporcionar a seis cilindros hidráulicos una presión de hasta 160 bar. Cuatro de ellos mueven la capota, y los otros dos la cubierta de la caja de la capota. El compartimento variable de la capota se abate manualmente hacia atrás antes de abrir el techo de lona, ocupando muy poco espacio en el maletero. La capota queda plegada de tal modo que la punta del techo queda con la parte interior hacia arriba, creando lo que se denomina un pliegue en forma de K.

En la parte exterior de la capota, las costuras transcurren en sentido longitudinal, una laboriosa solución que realza la tensa línea del nuevo Audi A3 Cabrio. La luneta de cristal, térmica y de grandes dimensiones, permite una buena visibilidad hacia atrás. La capota de serie es de color negro, y la capota acústica también está disponible en gris y marrón con el revestimiento interior del techo en plata luna además de en negro.

El cortavientos se monta de serie en la línea de equipamiento Ambiente. Para los asientos delanteros se ofrece con carácter opcional una calefacción para la zona de la cabeza que expulsa aire caliente por la zona superior de los respaldos. Un sistema activo de protección antivuelco protege a los pasajeros. Está compuesto por dos placas pretensadas mediante resortes que van integradas en la carrocería. Ante la amenaza de un vuelco o una colisión



frontal, los activadores magnéticos abren el bloqueo. En cuestión de unas pocas milésimas de segundo, las placas salen disparadas hacia arriba para proteger a los pasajeros en combinación con el marco del parabrisas.

El interior

El interior del nuevo Audi A3 Cabrio es una continuación de la deportiva y elegante línea del exterior. El esbelto tablero de instrumentos con el frontal abovedado transmite una sensación de espacio y amplitud. La consola central se inclina hacia el conductor.

Los cuatro grandes difusores de aire redondos se han realizado en el clásico diseño *jet*. El conductor y el acompañante pueden ajustar la corriente de aire tirando del eje central, pudiendo elegir una posición de difusión amplia y sin corrientes o una posición que enfoque la corriente de aire hacia un punto concreto. Los difusores de aire se caracterizan por su extraordinaria calidad: cada uno de ellos está compuesto por más de 30 piezas individuales, fabricadas y ensambladas con una precisión de centésimas de milímetro.

Las inserciones decorativas de formas plásticas también son pequeñas obras de arte. Se realizan de serie en acabado micrometálico plata, pero a petición del cliente Audi las ofrece en varias versiones de aluminio, en óptica 3D de color negro (específico de los modelos S) o en óptica 3D Luv (de serie en la línea Ambiente). El núcleo de la moldura es en este caso un elemento portante de plástico cubierto por una lámina transparente de policarbonato.

La lámina se ha estampado cinco veces con un dibujo de minúsculos triángulos, con lo que se obtiene un gráfico de un intenso efecto de profundidad. El frontal de la moldura se pulveriza con policarbonato líquido, reforzando así el efecto 3D y proporcionando una apariencia cristalina. El sellado con pintura UV le brinda protección contra arañazos.

La unidad de mando del climatizador automático de confort opcional se encuentra integrada en un panel realizado en lacado brillante negro, y también el embellecedor del cuadro de instrumentos resplandece en color negro. A petición del cliente, muchos elementos de mando pueden realizarse en diseño de aluminio. El paquete de iluminación disponible con carácter opcional (de serie en la línea Ambiente) aporta un toque de refinamiento adicional al interior. En las luces de lectura, en los espejos de cortesía, en las puertas, en la zona para los pies y en el portabebidas encontramos pequeñas luces LED; luces directas iluminan la consola central. El conmutador para las luces de lectura, otra novedad de Audi, reacciona ya al más mínimo roce.

Excelente apoyo: los asientos delanteros

Con su corte ergonómico y las precisas opciones de ajuste, los asientos delanteros proporcionan una excelente sujeción. El reposabrazos central (de serie en la línea



Ambiente) se puede regular. Con carácter opcional se ofrece el apoyo lumbar eléctrico, la regulación eléctrica y asientos deportivos con laterales altos y reposapiernas extraíbles (de serie en la línea Ambition). La línea Ambition también puede combinarse con asientos deportivos S con reposacabezas integrados y grabado S line. El volante tiene tres o cuatro radios en función de la versión, una corona achatada en su parte inferior, teclas multifuncionales y/o levas de cambio para el S tronic.

Los colores interiores del nuevo A3 Cabrio están vinculados a la correspondiente línea de equipamiento. En la línea Attraction, el interior se realiza en negro o en gris titán, mientras que en la deportiva línea Ambition se puede optar entre una estética en negro integral o con elementos de contraste adicionales en color plata, azul o amarillo. Para la lujosa línea Ambiente se ofrecen además los colores beige pashmina y castaño. La opción bicolor Audi design selection en marrón lazo, disponible para la línea Ambition, aporta una nota muy especial.

También hay diferencias en lo referente a los materiales del interior. El equipamiento opcional incluye el cuero Milano en negro, beige pashmina, gris titán o castaño, así como una combinación de cuero napa perla y Alcantara en negro o gris titán (para los asientos deportivos). La zona de hombros de los asientos deportivos en cuero Milano se ha realizado en cuero Velvet, con una suave superficie aterciopelada que recuerda al cuero velours. En los tapizados de cuero, una pigmentación de color especial que refleja los rayos infrarrojos reduce el calentamiento por la acción de los rayos del sol.

El Audi A3 Cabrio Ambition puede equiparse con el paquete deportivo S line, que inunda el habitáculo de color negro. Para los tapizados se ofrecen materiales como telas deportivas o incluso el elegante cuero napa fina. Los respaldos de los asientos deportivos (opcionalmente asientos deportivos S) incorporan inscripciones S line grabadas. Las costuras plateadas proporcionan el toque especial, también en las alfombrillas. Las molduras decorativas se realizan en aluminio cepillado mate o en óptica 3D de color negro. Un volante deportivo especial de cuero, disponible opcionalmente con corona achatada, y una palanca de cambio con pomo en cuero perforado completan la imagen deportiva de este paquete.

Las cosas claras: el manejo

La ergonomía en el nuevo A3 Cabrio está claramente estructurada y resulta fácilmente comprensible. A partir del equipamiento MMI radio se monta a bordo el sistema de manejo MMI con una pantalla que se despliega eléctricamente. El terminal de manejo MMI se encuentra sobre la consola del túnel central; el freno de estacionamiento electromecánico, que se maneja mediante una tecla, reemplaza aquí a la palanca del freno de mano.



Entre los dos grandes instrumentos redondos, que se pueden leer de forma rápida y fiable, se encuentra el *display* de 3,5 pulgadas del sistema de información al conductor (FIS). Con su programa de eficiencia ofrece consejos para conducir de un modo económico; incluye además la recomendación de descanso. Las líneas Ambition y Ambiente equipan de serie un FIS con *display* en color, y para la línea Attraction se ofrece el *display* en color con carácter opcional.

A bordo del nuevo Audi A3 Cabrio hay espacio suficiente para cuatro adultos, y el acceso de confort facilita la entrada a las plazas traseras. El maletero ofrece un volumen de 320 litros, que aumenta hasta los 680 litros abatiendo el respaldo dividido de los asientos traseros. A petición del cliente Audi ofrece una bolsa para esquís y *snowboards*, así como un paquete portaobjetos y para el maletero.

Los motores

Audi lanza el nuevo A3 Cabrio en combinación con tres motores de cuatro cilindros y nuevo desarrollo, un TDI y dos TFSI; poco después del lanzamiento al mercado se presentará otro TFSI como motorización básica. Sus cilindradas abarcan de los 1,4 a los 2,0 litros, y sus potencias de los 140 CV (103 KW) a los 180 CV (132 KW). Todos ellos son motores de inyección directa turbosobrealimentados, que sorprenden por su elevada potencia, su intenso par motor y su reducido consumo. Asimismo, todos satisfacen los límites de la normativa de gases de escape Euro 6. En comparación con el modelo anterior, las prestaciones son mejores, mientras que las emisiones de CO₂ se han reducido de media en hasta un 13 por ciento.

Especialmente importantes resultan en este aspecto las tecnologías del programa de eficiencia modular de Audi. El sistema de arranque y parada reduce el consumo de combustible en hasta 0,3 litros a los 100 kilómetros. Con ayuda de la innovadora gestión térmica, el motor alcanza rápidamente su temperatura de servicio después del arranque en frío; la fase de las elevadas pérdidas por fricción se acorta.

El lugar de montaje es también el mismo para todos los motores: su lado de admisión se encuentra delante y el eje vertical está inclinado 12 grados hacia atrás. Esta solución, procedente de la plataforma modular transversal, en combinación con las compactas dimensiones de los nuevos motores, conlleva grandes ventajas. Los ingenieros han desplazado el eje delantero del nuevo Audi A3 Cabrio hacia delante, lo que beneficia el comportamiento de la estructura en caso de choque, el diseño y el reparto de las cargas entre los ejes.

La filosofía de construcción ligera de Audi también se refleja en los motores. El nuevo 1.4 TFSI de 125 CV (92 KW), que llegará más adelante, pesa apenas 107 kilogramos. En el 1.8 TFSI, la técnica de pared delgada del cárter del cigüeñal ha proporcionado un ahorro de



2,4 kilogramos. En el 2.0 TDI clean diesel, el desplazamiento de los árboles de equilibrado en el bloque motor ha supuesto 3 kilogramos de ahorro.

Audi A3 Cabrio: las motorizaciones

	Cilindrada	Potencia	Par motor
1.4 TFSI	1.395 cc	125 CV (92 KW)	200 Nm
1.4 TFSI COD	1.395 cc	140 CV (103 KW)	250 Nm
1.8 TFSI	1.798 cc	180 CV (132 KW)	250 Nm
2.0 TDI clean diesel	1.968 cc	150 CV (110 KW)	340 Nm

	0 – 100 km/h	Vmáx	Consumo CEE	Emisiones de CO₂
1.4 TFSI	10,2 s	211 km/h	5,4 l/100 km	126 g/km
1.4 TFSI COD	9,1 s	218 km/h	5,0 l/100 km	114 g/km
1.8 TFSI	7,8 s	242 km/h	5,8 l/100 km	133 g/km
2.0 TDI clean diesel	8,9 s	224 km/h	4,2 l/100 km	110 g/km

El 1.4 TFSI cuenta con una cilindrada de 1.395 cc (diámetro x carrera 74,5 x 80,0 mm). Está disponible en dos variantes. La versión básica, que llegará al mercado poco después del lanzamiento del vehículo, rinde 125 CV (92 KW); su par motor de 200 Nm está disponible entre las 1.400 y las 4.000 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h requiere 10,2 segundos, y la velocidad punta alcanza los 211 km/h. El consumo medio se sitúa en apenas 5,4 litros a los 100 kilómetros (126 gramos de CO₂ por kilómetro).

En la versión con COD, el motor de 1,4 litros rinde 140 CV (103 KW) y 250 Nm de par motor, disponibles entre las 1.500 y las 3.500 rpm. Con una aceleración estándar de 9,1 segundos de los 0 a los 100 km/h y una velocidad máxima de 218 km/h, el compacto cuatro cilindros proporciona unas prestaciones realmente deportivas. El consumo medio se limita a 5,0 litros a los 100 kilómetros, lo que equivale a 114 gramos de CO₂ por kilómetro. El 1.4 TFSI COD se combina en principio con el cambio manual de seis marchas.

De cuatro a dos: la tecnología COD en el 1.4 TFSI

Una innovación revolucionaria es el sistema cylinder on demand (COD) que monta el más potente de los dos 1.4 TFSI. En el ciclo CEE, reduce el consumo unos 0,4 litros a los 100 kilómetros, y si el estilo de conducción es moderado, permite un ahorro de hasta el 20 por ciento. Desarrollado a partir del Audi valvelift system, también se monta con un funcionamiento similar en los grandes modelos S y RS de la marca.



Con cargas bajas y medias, así como en fases de deceleración, la tecnología COD suprime el funcionamiento del segundo y el tercer cilindro; para ello, cierra las válvulas y desactiva la inyección y el encendido. El régimen debe oscilar aquí entre las 1.400 y las 4.000 rpm, y el par motor debe estar por debajo de los 100 Nm. Una serie de pernos de accionamiento electromagnético empujan a las denominadas piezas de leva (unos casquillos que incorporan dos perfiles de leva diferente cada uno) sobre los árboles de levas. A continuación, los llamados perfiles de elevación cero rotan sobre las válvulas, pero no las accionan, ya que los muelles de válvula las mantienen cerradas.

El proceso de conmutación tarda sólo unas milésimas de segundo. En los cilindros activos 1 y 4 se incrementa el rendimiento, dado que los puntos operativos se desplazan hacia cargas más elevadas. Incluso con un intervalo de encendido de 360 grados, el 1.4 TFSI COD funciona de un modo silencioso y sin vibraciones. Cuando el conductor pisa a fondo el acelerador, las piezas de leva son empujadas hacia atrás y los cilindros desacoplados se vuelven a activar.

El 1.8 TFSI: 180 CV (132 KW)

El 1.8 TFSI es el motor más potente en el momento del lanzamiento al mercado del nuevo A3 Cabrio; un motor que hace gala de la competencia de alta tecnología de Audi con numerosas innovaciones. Su potencia alcanza los 180 CV (132 KW), y el par motor máximo de 250 Nm está disponible entre las 1.250 y las 5.000 rpm. El motor de 1,8 litros, que se combina con el S tronic de siete velocidades, acelera al cuatro plazas descapotable hasta los 100 km/h, con salida parada, en 7,8 segundos, y le permite alcanzar una velocidad punta de 242 km/h. Su consumo medio asciende a 5,8 litros a los 100 kilómetros, equivalentes a 133 gramos de CO₂ por kilómetro.

Una de las innovaciones más importantes en el 1.8 TFSI es la inyección indirecta adicional. En régimen de carga parcial, inyecta el combustible al final del colector de admisión, en la zona de las mariposas basculantes, donde se mezcla intensamente con el aire. La mejor preparación de la mezcla rebaja el consumo y las emisiones de partículas. La inyección directa de gasolina FSI, capaz de establecer una presión de hasta 200 bar, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas.

El 2.0 TDI clean diesel: limpio conforme a Euro 6:

El 2.0 TDI clean diesel del nuevo Audi A3 Cabrio ha sido concebido completamente desde cero. Rinde 150 CV (110 KW) y genera entre las 1.750 y las 3.000 rpm un par motor de 340 Nm en el cigüeñal. Acelera al A3 Cabrio en 8,9 segundos de 0 a 100 km/h y le proporciona una velocidad máxima de 224 km/h. El consumo medio del motor diésel Euro 6, que en el momento del lanzamiento al mercado se combina con el cambio manual de seis marchas, es de sólo 4,2 litros a los 100 kilómetros, equivalentes a unas emisiones de CO₂ de 110 gramos por kilómetro.



Durante el desarrollo de este motor, con una cilindrada de 1.968 cc, la reducción de las emisiones y la optimización de la fricción tuvieron máxima prioridad. Esto se ha conseguido, por ejemplo, mediante el uso de árboles de equilibrado alojados sobre rodamientos y la reducción de la tensión de los segmentos de los pistones.

Como en el 1.4 TFSI, el accionamiento de las válvulas constituye un módulo propio, pero en este caso los ejes están encajados en un marco portacojinetes independiente. Con el actuador de árboles de levas, el árbol del lado de admisión se puede regular en un ángulo del cigüeñal de hasta 50 grados. A través de la estrella de válvulas, que está decalada 90 grados, dicho actuador acciona una válvula de admisión y otra de entrada por cada cilindro, con lo que se pueden variar los tiempos de mando.

El cárter del cigüeñal y la culata disponen de circuitos de refrigeración de agua independientes, cada uno de ellos con su propia regulación; en la fase de calentamiento, por ejemplo, sólo está activo uno de los denominados microcircuitos, que se encarga de garantizar un rápido calentamiento del bloque motor. El suministro de aceite a través de la bomba de aceite se regula de forma eficiente en dos fases. Estas fases se adaptan a la demanda de aceite del motor en diferentes estados de carga y se conmutan en función de las necesidades.

El sistema common rail inyecta el combustible a una presión de hasta 2.000 bar a través de las toberas de ocho orificios de los inyectores; debido al incremento de presión en comparación con la variante EU5 se produce una pulverización aún más fina del combustible en las cámaras de combustión, consiguiendo así una combustión más eficiente y menos contaminante.

Como en el 1.4 TFSI, el radiador del aire de sobrealimentación está integrado en el colector de admisión; esta solución permite unos recorridos cortos de los gases, una buena respuesta, una elevada calidad de regulación y un rendimiento extraordinario. Los componentes de nuevo desarrollo para el tratamiento ulterior de los gases de escape, el catalizador acumulador de DeNOx y el filtro de partículas diésel, se han colocado directamente en el motor.

La notable reducción de los recorridos de los gases mejora considerablemente la respuesta de la depuración de los gases de escape. En este módulo se ha integrado también la extracción de la recirculación de los gases de escape de baja presión, que reduce al mínimo las pérdidas de presión en la recirculación de los gases de escape.

Más adelante se lanzarán dos nuevas versiones diésel, el compacto 1.6 TDI que rinde 110 CV (81 KW) de potencia y 250 Nm de par motor, y el 2.0 TDI clean diesel en una versión de mayor potencia, que alcanzará los 184 CV (135 KW) y 380 Nm de par.



La transmisión de fuerza

Para su lanzamiento al mercado Audi ofrece el nuevo A3 Cabrio en combinación con dos transmisiones de fuerza diferentes: el 1.4 TFSI COD y el 2.0 TDI montan la caja de cambios manual de seis marchas, mientras que el 1.8 TFSI equipa el S tronic de siete velocidades. Como todos los cambios de Audi, el cambio manual también presenta una amplia relación de transmisión; las marchas inferiores se caracterizan por su relación corta y deportiva, mientras que la superior es larga a fin de reducir el régimen. El cambio manual de seis marchas se caracteriza por la exactitud de cambio y los cortos recorridos.

El S tronic de siete velocidades se compone de dos engranajes parciales, con dos embragues multidisco que gestionan las marchas. Durante la marcha, sólo uno de los engranajes parciales del A3 Cabrio está unido al motor, aunque ambos están permanentemente activos. Por ejemplo, cuando el conductor acelera en tercera, el segundo engranaje parcial tiene ya engranada la cuarta marcha. El proceso de cambio de marcha se lleva a cabo mediante el cambio de los embragues en cuestión de centésimas de segundo y sin que se perciba una interrupción de la fuerza motriz.

El S tronic de siete velocidades puede manejarse manualmente con la palanca de selección o con las levas de cambio del volante disponibles con carácter opcional. En el modo automático S, el nivel de revoluciones es algo mayor, mientras que el grupo de características D da prioridad a relaciones de transmisión más largas. En colaboración con el sistema de conducción dinámica opcional Audi drive select (de serie en la línea Ambition), se dispone en el modo *efficiency* de un campo de conmutación adicional denominado "E" y de una función de desacoplamiento que reduce aún más el consumo de combustible.

Nuevo desarrollo: la tracción integral permanente quattro

Para su lanzamiento al mercado, el nuevo Audi A3 Cabrio está disponible con tracción delantera; la tracción integral permanente quattro para las motorizaciones más potentes llegará más adelante. El corazón del sistema es un nuevo embrague multidisco de accionamiento hidráulico con regulación electrónica. Con el objetivo de mejorar el reparto de las cargas entre los ejes, el embrague se ha colocado inmediatamente delante del diferencial, es decir, en el extremo del árbol cardán.

En condiciones de marcha normales, el embrague envía la mayor parte de las fuerzas del motor a las ruedas delanteras; si éstas perdieran tracción, puede desviar las fuerzas de forma continua hacia el tren trasero en unas pocas milésimas de segundo. El embrague prescinde del acumulador de presión que aún montaba el componente anterior; es mucho más compacto y 1,4 kilogramos más ligero.



El tren de rodaje

El tren de rodaje del nuevo Audi A3 Cabrio marca la pauta gracias a su sofisticada construcción, su deportividad y su equilibrado reglaje. La distribución de la carga entre los ejes se caracteriza por su perfecto equilibrio; en la versión equipada con el 1.4 TFSI COD y cambio manual, es de 56 por ciento delante a 44 por ciento detrás.

La suspensión delantera es una construcción de tipo McPherson con brazos transversales triangulares en la parte inferior. Al igual que el bastidor auxiliar, los cojinetes giratorios de las motorizaciones a partir de 170 CV (125 KW) se han realizado en aluminio. Como en el eje trasero, también se emplea aquí una barra estabilizadora.

El eje trasero de cuatro brazos se ha realizado en gran parte en acero de alta resistencia. Los brazos longitudinales en forma de espada absorben las fuerzas de propulsión y de frenado, y sus cojinetes son grandes y de ajuste relativamente suave en beneficio de un buen confort de rodadura. Los tres brazos transversales de cada rueda, por el contrario, se han unido de forma rígida al portaeje de acero, de modo que pueden absorber las fuerzas laterales de forma precisa. Los amortiguadores y los muelles helicoidales compactos se encuentran dispuestos por separado; esta solución proporciona una respuesta sensible y da como resultado un gran volumen de maletero. En las variantes quattro, los portaruedas se fabrican en aluminio.

A petición del cliente Audi ofrece el nuevo A3 Cabrio con un tren de rodaje deportivo (de serie en la línea Ambition). Rebaja la altura de la carrocería en 15 milímetros, y en el caso del tren de rodaje deportivo S line, disponible también con carácter opcional, se rebaja en 25 milímetros. Esta configuración decididamente rígida puede solicitarse por separado o como parte del paquete deportivo S line.

La servodirección del nuevo Audi A3 Cabrio transmite un intenso y preciso contacto con la calzada. Su accionamiento electromecánico está montado directamente en la cremallera y dirige las fuerzas de la dirección sin demora hasta las barras de dirección. Al circular en línea recta no consume energía, lo que reduce el consumo de combustible. La servoasistencia disminuye a medida que aumenta la velocidad.

Como alternativa, las motorizaciones a partir de 140 CV (103 KW) también están disponibles con la dirección progresiva, también de asistencia eléctrica. 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, y al conducir por carreteras con curvas o tramos sinuosos, en la mayor agilidad. Con ayuda de la dirección asistida dependiente de la velocidad se obtienen en cada situación de marcha las propiedades de giro adecuadas.



El deportivo carácter del nuevo Audi A3 Cabrio se debe también a los potentes frenos, que proporcionan una respuesta del pedal firme y de precisa dosificación. El diámetro de los discos delanteros autoventilados en función de la motorización es de 288 o de 312 milímetros, mientras que los discos traseros tienen un diámetro de 272 milímetros en todos los casos. El freno de estacionamiento electromecánico está integrado en el sistema de frenos del eje trasero; en caso necesario, actúa también como freno de emergencia.

El nuevo A3 Cabrio con tracción delantera monta el bloqueo transversal electrónico de serie; como subfunción del control de estabilización electrónico ESC mejorado, aporta una mayor agilidad, precisión y estabilidad a la maniobrabilidad. En cuanto la rueda delantera del lado interior de la curva se descarga demasiado, se produce en ella una mínima intervención de los frenos, y el par excesivo fluye hasta la rueda ubicada en el exterior de la curva. La diferencia entre las fuerzas de propulsión se encarga de que el vehículo gire suavemente hacia el interior de la curva, lo que resulta de gran ayuda para el conductor.

El nuevo Audi A3 Cabrio monta de serie llantas de aleación ligera con un diámetro de 17 o de 16 pulgadas; el paquete deportivo S line incluye ruedas de aluminio de 18 pulgadas. Audi pone a disposición de sus clientes una amplia oferta de ruedas opcionales, en la que brillan con luz propia las ruedas del formato 8 J x 19 en diseño bicolor torneado brillante con neumáticos de las dimensiones 235/35. Éstas se combinan con el tren de rodaje deportivo o el sistema Audi magnetic ride, ambos disponibles con carácter opcional.

El indicador para el control de la presión de los neumáticos y el set de reparación forman parte del equipamiento de serie, mientras que la rueda de repuesto de espacio reducido está disponible con carácter opcional.

De serie en la línea Ambition: Audi drive select

Con la línea Ambition se equipa de serie el sistema de conducción dinámica Audi drive select. En su versión básica interviene en la respuesta del acelerador, en la servodirección o dirección progresiva y en el S tronic (en el 1.8 TFSI).

El conductor puede variar el funcionamiento de estos componentes a través de una tecla en los modos *comfort*, *auto*, *dynamic* y *efficiency*. En el último modo citado presentan también un funcionamiento enfocado a reducir el consumo el climatizador automático de confort y el adaptive cruise control, ambos disponibles con carácter opcional. A partir del equipamiento con el MMI radio se dispone también del modo *individual*.

Para las motorizaciones a partir de 140 CV (103 KW) se ofrece además la regulación electromagnética de la amortiguación Audi magnetic ride; este sistema también está sometido a la gestión del Audi drive select. Por los pistones de los amortiguadores fluye un aceite sintético que contiene partículas magnéticas minúsculas. 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, que analiza permanentemente el estado de la calzada y el estilo de conducción, ajusta las fuerzas de amortiguación de forma continua en cuestión de milésimas de segundo.

Independientemente de ello, el conductor puede elegir entre los modos *comfort*, *auto* y *dynamic*. En el modo *comfort*, el nuevo Audi A3 Cabrio rueda de un modo confortable y equilibrado. En el modo *dynamic*, por el contrario, se mantiene estrechamente adherido a la calzada. La respuesta de la dirección se vuelve más espontánea, los movimientos de balanceo se suprimen en gran medida, el apoyo selectivo de las diferentes ruedas confiere un mayor dinamismo al comportamiento de autoguiado. Al frenar, el Audi magnetic ride contrarresta el hundimiento de la carrocería, que por norma general se encuentra 15 milímetros más baja.

El equipamiento

El nuevo Audi A3 Cabrio se fabrica en la planta húngara de Győr, en la que Audi ha invertido más de 900 millones de euros para su ampliación. La comercialización en el mercado español se iniciará en primavera de 2014.

El equipamiento de serie es ya muy generoso. El paquete de sistemas de retención incorpora el sistema integral de reposacabezas; junto a los dos airbags de gran tamaño intervienen también dos airbags laterales para cabeza y tórax, así como un airbag para rodilla en el lado del conductor. Otros elementos de seguridad son los anclajes Isofix para sillas infantiles en las plazas traseras, la luz de freno adaptativa, el indicador para el control de la presión de los neumáticos y el control de estabilización ESC con bloqueo transversal electrónico.

Entre el equipamiento de serie se cuentan además los elevalunas eléctricos, los asientos delanteros con regulación de altura y el freno de estacionamiento electromecánico. Los respaldos traseros abatibles por separado, el climatizador manual y los retrovisores exteriores con los intermitentes LED completan la oferta de serie.

Otros equipamientos en la línea Ambition son el tren de rodaje deportivo, las ruedas de aleación ligera de 17 pulgadas, el sistema de conducción dinámica Audi drive select, los faros antiniebla, los asientos deportivos (opcionalmente asientos deportivos S), las molduras de acceso en aluminio y el volante deportivo de cuero en diseño de tres radios. La línea Ambiente, de carácter más confortable, incorpora un volante de cuero en diseño de cuatro radios, un programador de velocidad, el paquete de iluminación interior LED, un reposabrazos central delante, el cortavientos y una asistente de aparcamiento detrás. Las inserciones decorativas se realizan en este caso en óptica 3D Luv; en el exterior destacan de manera especial las ruedas de aleación ligera de 16 pulgadas. Ambas líneas equipan de



forma adicional el sistema de información al conductor con recomendación de descanso y un *display* en color.

Además, Audi pone a disposición del cliente otros muchos opcionales de confort. Para el habitáculo, por ejemplo, el climatizador automático de confort, la calefacción para la zona de la cabeza, la llave de confort, el paquete portaobjetos y para el maletero, el retrovisor interior antideslumbrante automático con sensor de luz y lluvia, así como retrovisores exteriores térmicos y abatibles. Para los asientos delanteros Audi ofrece apoyo lumbar, calefacción y regulación eléctrica.

La oferta en el ámbito de los faros es también muy amplia, y está compuesta por las unidades xenón plus, el sistema adaptive light, la regulación gradual del alcance de las luces, así como los faros LED y los grupos ópticos traseros LED.

Los sistemas de asistencia al conductor

Audi dota al nuevo A3 Cabrio de sistemas de asistencia al conductor procedentes directamente del segmento superior. Entre los sistemas de asistencia disponibles como opcional, el más complejo es el adaptive cruise control (ACC). El regulador de velocidad por radar, cuyo sensor está alojado en la parte inferior de la parrilla Singleframe, mantiene al nuevo Audi descapotable a la distancia deseada con respecto al vehículo precedente en un intervalo de velocidad de entre 30 y 150 km/h (si el vehículo está equipado con cambio manual). En gran medida, acelera y frena por sí solo; el conductor puede ajustar la distancia y la dinámica de la regulación en cuatro niveles.

En el 1.8 TFSI equipado con S tronic, una función Stop&Go amplía el margen de regulación a una menor velocidad. Si el vehículo precedente se detiene, hace que el A3 Cabrio se detenga detrás de él; si la parada no dura más de 3 segundos, reinicia la marcha automáticamente detrás del vehículo precedente. Si el vehículo equipa el paquete de asistentes, compuesto por varios sistemas, el margen de regulación del ACC se amplía por arriba hasta los 200 km/h de velocidad.

El sistema Audi side assist ayuda al conductor a cambiar de carril. A partir de una velocidad de 30 km/h, sus sensores de radar orientados hacia atrás supervisan la calzada hasta una distancia de unos 70 metros. En cuanto el sistema identifica un vehículo que, por ejemplo, se encuentra en ángulo muerto o se aproxima a gran velocidad por detrás y lo clasifica como crítico para realizar un cambio de carril, se lo indica al conductor encendiendo un LED en el retrovisor correspondiente. Si pese a esta situación el conductor activa el intermitente, el indicador LED parpadea varias veces con más brillo.

A partir de unos 65 km/h se activa el Audi active lane assist, un sistema que detecta las líneas de demarcación de la calzada con su cámara de vídeo. Si el nuevo A3 Cabrio pisa una de estas líneas sin haber activado el intermitente, el sistema ayuda al conductor a regresar



a su carril mediante un suave impulso en la dirección electromecánica. En el sistema de manejo MMI se pueden configurar una posible vibración en el volante y el momento exacto de la intervención. Si se ajusta la opción “pronto”, el sistema ayuda al conductor a regresar al centro del carril.

En combinación con el MMI navigation plus, el Audi active lane assist incorpora una función adicional, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara. Con ayuda de los datos de imagen de la cámara y contrastando la información con el sistema de navegación, muestra los límites de velocidad y otras señales de tráfico, como las prohibiciones de adelantamiento. Una tercera función del Audi active lane assist es el asistente para las luces de carretera, también disponible por separado, que conmuta automáticamente entre las luces de carretera y las de cruce.

Maniobras de giro automáticas: el asistente de aparcamiento

Para aparcar cómodamente Audi ofrece a sus clientes varios sistemas, incluido un asistente de aparcamiento con indicación selectiva capaz de dirigir al nuevo A3 Cabrio marcha atrás hasta la plaza de aparcamiento. Mientras se circula a una velocidad moderada, sus sensores ultrasónicos van midiendo las plazas de aparcamiento. Cuando una de ellas es lo suficientemente grande, se enciende una indicación en el *display* del FIS. Si a continuación el conductor engrana la marcha atrás, el sistema asume el control de la dirección electromecánica; lo único que el conductor tiene que hacer es acelerar, cambiar de marcha y frenar.

Tras detectar una plaza de aparcamiento en línea o en batería, el asistente de aparcamiento realiza tantas maniobras como sean necesarias hacia delante y hacia atrás para aparcar. Para salir de un aparcamiento en línea el sistema actúa de la misma manera. El asistente de aparcamiento se puede complementar con una cámara de marcha atrás situada en la manilla del portón trasero.

Distintas variantes: Audi pre sense

El sistema de seguridad Audi pre sense está disponible en varias versiones. El sistema parcial Audi pre sense basic, que puede solicitarse por separado, detecta mediante los sensores del control de estabilización electrónico ESC los estados de conducción inestables. En este caso provoca que se tensen los cinturones de seguridad delanteros; si el vehículo comienza a derrapar, se cierran las ventanillas.

Como parte del adaptive cruise control se equipa la variante Audi pre sense front, que ayuda al conductor a evitar una posible colisión por alcance o al menos a reducir sus consecuencias. En una situación crítica llena de antemano el sistema de frenos y emite simultáneamente una señal de advertencia óptica y acústica.



En una segunda fase se produce una breve frenada, a modo de tirón de advertencia. Si a continuación el conductor pisa el freno, el sistema le ayuda para evitar la colisión. En cambio, si el conductor no reacciona en absoluto, el Audi pre sense front inicia una frenada.

Si se produce la colisión se activa una función que forma parte del equipamiento de serie del nuevo Audi A3 Cabrio: el servofreno para colisiones sucesivas. Esta función evita en determinadas situaciones que el automóvil siga rodando sin control y activa además la iluminación del habitáculo y los intermitentes de emergencia. Si el vehículo equipa el sistema Audi connect, también realizará una llamada de emergencia.

Por debajo de los 30 km/h actúa el freno de emergencia en ciudad, otra de las funciones del Audi pre sense front. Si ante un posible impacto con un vehículo que circula por delante o que está parado el conductor no reacciona, el sistema de frenos se acondiciona previamente. Si no frena con la fuerza suficiente, recibe apoyo con la máxima fuerza de frenado. En caso necesario, esta función inicia también automáticamente la frenada a fondo. Por debajo de los 20 km/h, puede evitar completamente la colisión en función de la situación del accidente; en cualquier caso, reduce de forma considerable la velocidad de colisión.

Los sistemas de *infotainment* y Audi connect

En el ámbito del *infotainment* el nuevo A3 Cabrio hace gala de todo el *know how* de Audi. La oferta básica incluye el sistema de serie Audi radio con cuatro altavoces, que se despliega de la parte superior del tablero de instrumentos. El primer módulo de ampliación es el MMI radio, que gestiona ocho altavoces e incorpora la pantalla en color desplegable de 5,8 pulgadas y el terminal de manejo MMI. Como complemento se ofrece el paquete Connectivity con múltiples opciones de conexión y de reproducción. Si el cliente adquiere posteriormente una tarjeta SD con datos de navegación o si desde el principio opta por el paquete de navegación, el MMI radio se convierte en sistema de navegación.

Como solución de alta tecnología se ofrece el sistema MMI navigation plus con MMI touch. Está compuesto por una memoria flash interna de 64 GB de capacidad, una unidad de DVD, una radio con sintonizador triple, dos lectores de tarjeta, el Audi Music Interface (AMI) y una interfaz de Bluetooth. Un indicador del límite de velocidad basado en los datos de navegación completa la oferta.

Para el control de las numerosas funciones se emplea el terminal MMI situado en la consola del túnel central. Su gran pulsador giratorio se fusiona con el panel táctil para dar lugar al denominado *touch wheel*: la superficie está compuesta por un campo táctil. El conductor escribe con el dedo sobre el panel las letras o las cifras que necesita para navegar o llamar por teléfono, obteniendo después de cada carácter una confirmación acústica.



Alrededor del *touch wheel* hay una tecla correspondiente al menú principal y una tecla de retroceso, cuatro *softkeys* para navegar por los menús y dos teclas basculantes que abarcan los ámbitos de navegación, teléfono, radio y medios. El regulador del volumen incorpora una función *skip* para pasar de un título a otro. Muchas funciones pueden manejarse también a través del volante multifuncional opcional con sus teclas, levas y ruedas.

Al poner en marcha el sistema, el monitor en color de 7 pulgadas emerge eléctricamente del tablero de instrumentos. Su carcasa de magnesio pintada en negro de brillo intenso, con un grosor de sólo 11 milímetros, es tan delgada como un teléfono móvil de última generación. Con sus 800 x 480 píxeles, el monitor ofrece una representación de extraordinaria nitidez en colores brillantes, así como iluminación de fondo en la eficiente tecnología LED.

Transferencia de datos vía LTE: Audi connect

El atractivo del sistema MMI navigation plus aumenta con el sistema complementario Audi connect, un módulo de transferencia de datos que establece la conexión a Internet. En la medida de lo posible, utiliza el estándar 4G LTE (Long Term Evolution). Audi es el primer fabricante del mundo en incorporar este estándar al vehículo.

Los pasajeros del nuevo A3 Cabrio pueden utilizar el punto de acceso inalámbrico WLAN que incorpora el módulo para navegar por la red y gestionar el correo electrónico desde un máximo de ocho terminales móviles. El sistema ofrece al conductor servicios de Internet a medida de Audi connect, que van desde la navegación con Google Earth y Google Street View, pasando por la radio web Audi music stream, hasta la Información de tráfico online. Los servicios de Facebook y Twitter también han sido especialmente adaptados al vehículo.

El sistema Audi connect utiliza la antena del vehículo, garantizando así una óptima recepción. Un procesador digital de voz proporciona una elevada calidad manos libres; la transmisión de voz se produce a través del equipo de sonido. La codificación a través del estándar WPA2 garantiza la seguridad durante la transferencia de datos. Para poder utilizar Audi connect, el conductor sólo necesita introducir en el lector de tarjetas una tarjeta SIM vinculada a una línea de datos; como alternativa puede establecer la conexión con un teléfono móvil compatible a través del estándar SIM Access Profile. No se aplican tarifas adicionales ni es necesario que el cliente firme un contrato especial.

La oferta de *infotainment* se completa con una serie de atractivos componentes. Entre ellos se cuentan un sintonizador para la recepción digital de radio (DAB +) y la Audi Phone Box para conectar cómodamente y sin cables el teléfono móvil a la antena del vehículo. El Audi sound system combina un amplificador de seis canales con diez altavoces.



El sistema tope de gama en el nuevo Audi A3 Cabrio es el Bang & Olufsen Sound System. Su amplificador, situado debajo del asiento del conductor, gestiona 13 altavoces más un altavoz central y dos altavoces *kick bass* a través de 13 canales con una potencia de 625 W. El procesador de sonido analiza mediante un micrófono los ruidos del habitáculo con el objetivo de optimizar el sonido. En combinación con la unidad de DVD del MMI navigation plus, el equipo también suena en formato envolvente 5.1.

El Bang & Olufsen Sound System fascina también por su diseño. El borde superior de los altavoces de graves de las puertas está decorado con una moldura en forma de bumerán realizada en aluminio anodizado en la que se ha grabado con láser el logotipo de los especialistas de alta fidelidad daneses. Entre dicha moldura y la rejilla del altavoz hay un conductor óptico ultraplano que emite luz LED de color blanco.

- Fin -

Galería de imágenes, vídeo y fichas técnicas relacionadas con este dossier en la website de prensa de Audi <http://prensa.audi.es>