



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Mayo 2016

El nuevo Audi A3 – Más tecnología para el bestseller compacto

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	7
Información detallada	
• Los sistemas de asistencia al conductor	9
• Displays y controles	10
• Infotainment y Audi connect	12
• Los motores	14
• La transmisión de fuerza	17
• El tren de rodaje	19
• El diseño exterior	20
• La carrocería	22
• El interior	22
• Equipamiento	23
• El nuevo Audi A3 Sportback	24
• El nuevo Audi A3 Sportback e-tron	25
• El nuevo Audi A3 Sportback g-tron	26
• El nuevo Audi A3 Sedan	27
• El nuevo Audi A3 Cabrio	28
• El nuevo Audi S3	29



Sumario

Más tecnología para el bestseller compacto – el nuevo Audi A3

El exitoso modelo de Audi es ahora aún más atractivo: El Audi A3 se aproxima a la línea de salida con nuevos sistemas de asistencia al conductor, una renovada oferta mecánica, así como faros delanteros y grupos ópticos traseros rediseñados. Otra de las novedades a bordo es el innovador cuadro de instrumentos digital, el Audi virtual cockpit. El nuevo Audi A3 está disponible con carrocería de 3 puertas, Sportback, Sedan y Cabrio. El Audi S3, la versión más deportiva hasta que llegue el RS 3 Sportback, incorpora numerosas innovaciones y ha mejorado todavía más su potencial dinámico, sumando 10 caballos más de potencia. Con el Audi A3 Sportback e-tron y el Audi A3 Sportback g-tron, la familia A3 ofrece la gama de sistemas de propulsión más versátil en el segmento de los compactos.

Sistemas de asistencia de la clase superior

Con numerosos sistemas de asistencia al conductor disponibles, el nuevo Audi A3 eleva el listón una vez más en el segmento de los compactos Premium. Los sistemas Audi active lane assist y Audi pre sense front mejorados, incluyendo la protección predictiva de peatones, hacen que la conducción en ciudad y en poblaciones sea incluso más segura.

Novedad en el segmento es el asistente de conducción en atascos opcional Audi traffic jam assist, que trabaja junto con el control de crucero adaptativo ACC y la función Stop&Go. El sistema mantiene el coche a una distancia de seguridad respecto al vehículo que circula delante y, en combinación con el cambio S tronic, ajusta automáticamente la velocidad de nuevo tras una breve parada. En situaciones de tráfico lento y hasta una velocidad de 65 km/h, este sistema de asistencia a la conducción incluso puede hacerse cargo del control de la dirección si se circula sobre carreteras bien pavimentadas. Otra de las novedades en la familia Audi A3 es el sistema opcional de frenada de emergencia, que inicia la maniobra de frenado hasta una detención segura si, a pesar de las señales de advertencia, no detecta actividad por parte del conductor. El nuevo Audi rear cross-traffic assist advierte al conductor sobre la presencia de tráfico transversal cuando se realiza una maniobra de salida de una plaza de aparcamiento en batería, por ejemplo.

Manejo y displays, infotainment y Audi connect

La característica más destacada en el interior del nuevo Audi A3 es el Audi virtual cockpit. Este innovador cuadro de instrumentos digital está disponible por primera vez en el segmento de los coches compactos. El Audi virtual cockpit muestra la información más relevante para la conducción en una pantalla TFT de alta resolución de 12,3 pulgadas. El conductor puede elegir entre dos modos de visualización pulsando la tecla “View” en el volante multifunción. En el modo clásico, los indicadores principales del cuadro de



instrumentos aparecen como en un sistema analógico convencional. En el modo infotainment, sin embargo, cobra protagonismo una gran pantalla central, lo que proporciona más espacio para el mapa del sistema de navegación o para mostrar las listas del teléfono, de las emisoras de radio o el audio; el cuentarrevoluciones y el velocímetro aparecen aquí como dos pequeños relojes circulares a los lados.

La estructura del menú en el sistema MMI se ha rediseñado, organizando su modo de operación en base a jerarquías planas, basado en el funcionamiento de los smartphones. El elemento central del MMI es el pulsador giratorio de control, cuyo anillo se ilumina en color blanco en la versión superior. En su superficie se encuentra el touchpad, una superficie sensible al tacto que permite introducir caracteres o realizar múltiples gestos con los dedos, como por ejemplo hacer zoom en un mapa. Por encima y al lado del mando giratorio se encuentran los interruptores y botones con los que el conductor puede navegar a través de la nueva estructura de los menús. El mejorado sistema de control por voz para el navegador, la radio, el equipo multimedia y el teléfono ahora también reconoce muchas frases del lenguaje cotidiano.

El nuevo Audi A3 también establece nuevos estándares en materia de infotainment. El sistema MMI radio plus con el monitor de 7 pulgadas desplegable eléctricamente forma parte del equipamiento de serie. Los sistemas opcionales MMI Navegación y MMI Navegación plus con MMI Touch, junto con el módulo Audi connect, integran muchas funciones online en el vehículo. Entre ellas se incluye, por ejemplo, la navegación con Google Earth y Google Street View con información de tráfico en tiempo real, así como informaciones prácticas sobre aparcamientos, destinos, noticias o el tiempo. La información se transmite a través del rápido estándar 4G. La tarifa plana del plan de datos requerido se incluye gracias a la tarjeta SIM pre instalada de serie en el coche. El cliente recibe esta SIM integrada (e SIM) con el sistema Audi connect en Europa, lo que permite la itinerancia en la mayoría de los países europeos.

La app gratuita Audi MMI permite otros servicios como reproducción en streaming o transferencia de un calendario desde un smartphone al MMI. El Audi A3 e-tron también incluye servicios para programar la recarga y la hora de salida y para la climatización. Los teléfonos con sistemas operativos iOS y Android se conectan al vehículo a través del Audi smartphone interface. El Audi phone box en el reposabrazos central conecta de forma inalámbrica el smartphone a la antena del vehículo y permite la recarga por inducción.

Líneas de equipamiento de nuevo diseño

Aunque apenas hay cambios en las dimensiones –4,24 metros de longitud, con una distancia entre ejes de 2,60 metros–, el nuevo Audi A3 tiene una apariencia más deportiva y expresiva que nunca. La parrilla Singleframe es más ancha y cuenta con un perfil más definido. Los grupos ópticos son más planos, con contornos más distintivos.



La trasera acentúa la anchura del nuevo Audi A3, con la iluminación horizontal de los grupos ópticos y el borde de separación por encima del difusor de nuevo diseño. La gama de colores se ha ampliado: ahora existen doce opciones para elegir, incluyendo los nuevos azul Ara, azul Cósmico, gris Nano, rojo Tango y amarillo Vegas. El color gris Daytona con efecto perla se reserva para el paquete exterior S line.

Otra novedad en el Audi A3 son las líneas de equipamiento diseñadas de forma modular. Ofrecen al cliente mayor libertad de elección, y por primera vez, también incluyen detalles para el exterior. Además de los modelos básicos se puede elegir entre las ediciones design edition, sport edition y S line edition.

La gama de motores: ampliamente actualizados

La gama de motores del nuevo Audi A3 incluye seis propulsores, tres gasolina y tres diesel, con potencias que van desde los 110 CV (81 kW) a los 190 CV (140 kW). Todas las versiones cumplen la normativa EU6.

Con el 1.0 TFSI, Audi ofrece por primera vez un motor de tres cilindros en la gama Audi A3. Este compacto propulsor rinde una potencia de 116 CV (85 kW) y entrega un par máximo de 200 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm. Su consumo en el ciclo NEDC para la versión con cambio manual se limita a 4,5 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 104 g/km. El nuevo motor de acceso a la gama de propulsores de gasolina es eficiente, sin por ello condicionar el placer de conducción. Acelera al A3 desde 0 a 100 km/h en 9,7 segundos, y sigue empujando con fuerza hasta permitir alcanzar una velocidad máxima de 206 km/h.

El 1.4 TFSI COD ultra equipa la eficiente tecnología Audi cylinder on demand, que desconecta dos cilindros cuando la demanda de potencia lo permite. Este motor, con 1.395 cc de cilindrada, genera una potencia de 150 CV (110 kW) y desarrolla un par máximo de 250 Nm. En combinación con el cambio manual el consumo medio es de sólo 4,5 l/100 km, lo que se corresponde con unas emisiones de CO₂ de 105 g/km.

Una característica técnica destacada es el 2.0 TFSI de nuevo desarrollo, con su innovador sistema de combustión. Con una cilindrada de 1.984 cc, rinde una potencia máxima de 190 CV (140 kW), y entre 1.500 y 4.200 rpm entrega 320 Nm de par. Con la nueva caja de cambios S tronic de doble embrague y siete velocidades –que cuenta con embrague en baño de aceite y sustituye a la anterior de seis velocidades–, el Audi A3 con este motor acelera de 0 a 100 km/h en solo 6,7 segundos, y alcanza una velocidad máxima de 244 km/h. El consumo según el ciclo NEDC con cambio manual es de 5,5 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 126 g/km.

El 1.6 TDI de 110 CV (81 kW) consigue unos valores de consumo excepcionales. El cuatro cilindros consume únicamente 3,8 l/100 km de combustible de media, equivalente a unas emisiones de CO₂ de 99 g/km (con S tronic). Audi ofrece dos variantes de potencia para el cuatro cilindros TDI con 1.968 cc de cilindrada en el Audi A3: el 2.0 TDI con 150 CV (110



kW) de potencia y 340 Nm de par entre 1.750 y 3.000 rpm, y una segunda versión con 184 CV (135 kW) y un par máximo de 380 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm. En combinación con el cambio de marchas manual de seis velocidades, el 2.0 TDI de 150 CV consume 4 litros de combustible por cada 100 km, correspondiente a unas emisiones de CO₂ de 105 g/km. El consumo de la versión de 184 CV con cambio S tronic y tracción quattro es de apenas 4,7 l/100 km, equivalente a unas emisiones de CO₂ de 124 g/km en el ciclo NEDC.

El nuevo Audi A3 distribuye la fuerza del motor a las ruedas delanteras. Para las versiones de gasolina la tracción quattro está disponible en el 2.0 TFSI, y en el 2.0 TDI en el caso de los diésel. El Audi S3 equipa tracción quattro de serie.

La suspensión del nuevo Audi A3 se ha puesto a punto para ofrecer un impresionante equilibrio deportivo. En el caso de la suspensión deportiva opcional la altura de la carrocería disminuye 15 mm, y 25 mm en el caso de la suspensión deportiva S line. La dirección asistida electromecánica es precisa y eficiente. Audi ofrece opcionalmente la dirección progresiva, también de asistencia eléctrica y de serie en el Audi S3.

El nuevo Audi A3 equipa de serie llantas de 16 pulgadas, mientras que en las líneas de acabado design y sport son de 17 pulgadas. La amplia gama de llantas opcionales de 17, 18 y 19 pulgadas incluye nuevos diseños. También se han renovado los neumáticos, que ahora ofrecen un mejor rendimiento con una resistencia a la rodadura optimizada.

Faros Matrix LED: por primera vez en la categoría

Los faros del Audi A3 proporcionan un aspecto nuevo y distintivo, con su perfil inferior con diseño “undercut”. Los faros xenón plus son de serie; como opción, Audi ofrece faros LED y, por primera vez, también los faros matrix LED.

La construcción ligera permite dejar el peso en vacío del Audi A3 con el motor 1.0 TFSI en sólo 1.150 kg, el más ligero de su segmento. La carrocería del nuevo Audi A3 presenta un diseño con una elevada rigidez. El parabrisas acústico, que aísla aun más del ruido exterior, forma parte del equipo de serie.

El interior ofrece la alta calidad de acabado característica de Audi. El volante de tres radios de nuevo diseño puede solicitarse opcionalmente con función calefactable. Para un mayor confort en viajes largos, Audi ofrece asientos con función masaje en el nuevo A3.

El nuevo Audi A3 Sportback e-tron: sostenibilidad en ruta

La versión híbrida enchufable, el Audi A3 Sportback e-tron, combina un motor 1.4 TFSI con una potencia de 150 CV (110 kW) y un par máximo de 250 Nm con un motor eléctrico que produce 75 kW y 330 Nm de par. La potencia de salida del sistema de 204 CV (150 kW) garantiza un rendimiento deportivo. La carga completa de la batería de iones de litio (8,8 kWh) a partir de una toma de corriente trifásica de 380 voltios apenas necesita un poco más de dos horas.



El nuevo Audi A3 Sportback g-tron

Audi ofrece una alternativa más de propulsión con el A3 Sportback g-tron: el modelo compacto de cinco puertas puede utilizar como combustible Audi e-gas producido de forma sostenible, además de gas natural comprimido.

Equipado con un motor 1.4 TFSI de 110 CV (81 kW), el A3 Sportback g-tron establece nuevos estándares en economía y eficiencia. Gracias a la configuración bivalente de su motor de cuatro cilindros, la autonomía supera los 400 km según el ciclo NEDC cuando funciona con gas natural comprimido. Propulsado por gasolina, la autonomía aumenta en 900 km adicionales. En el ciclo NEDC, el Audi A3 Sportback g-tron necesita solamente 3,3 kg de gas natural o Audi e gas por cada 100 km recorridos, lo que se corresponde con unas emisiones de CO₂ de 89 g/km.

Más potencia: el nuevo Audi S3

Con 10 CV (7 kW) más de potencia y, junto al cambio S tronic, con 20 Nm más de par máximo, Audi ha mejorado aún más el Audi S3. Por otra parte, los ingenieros de Audi han integrado un control específico para el embrague multidisco y el control de estabilidad ESC. El resultado es un mayor placer de conducción, más dinamismo y mayor seguridad.

El 2.0 TFSI genera ahora 310 CV (228 kW) y con cambio S tronic entrega un par máximo de 400 Nm en un amplio margen, desde 2.000 hasta 5.400 rpm. El consumo medio en el ciclo NEDC es de 6,4 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 146 g/km. El Audi S3 Sportback, el S3 Sedan y el S3 Cabrio también se benefician de estas mejoras.

La nueva gama Audi A3 estará a la venta a finales de mayo, y las primeras entregas a clientes se producirán a partir del verano. El precio de partida del Audi A3 en España es de 24.540 euros.



Relación de detalles interesantes

La nueva gama Audi A3

Sistemas de asistencia al conductor

- Nuevos sistemas pioneros: asistente de conducción en atascos, emergency assist, Audi pre sense front con protección predictiva para peatones, Audi cross traffic rear.
- Sistemas optimizados: Audi parking system plus, Audi active lane assist, Audi side assist, sistema de reconocimiento de señales de tráfico basado en cámara con alerta de velocidad, control de crucero adaptativo, park assist (ahora con aparcamiento en batería).

Controles y displays

- Monitor de 7 pulgadas desplegable eléctricamente de serie.
- Audi virtual cockpit y MMI Navegación plus con MMI touch bajo pedido.
- Nuevo concepto operativo para el MMI incluyendo búsqueda libre de texto (MMI search) y reconocimiento de escritura y de lenguaje natural.

Infotainment y Audi connect

- Plataforma modular de infotainment con el chip Tegra 30 de NVIDIA (Audi connect con el módulo 4G Audi connect SIM incluye roaming en EU, punto de acceso Wi-Fi con paquete de datos opcional).
- Nuevos servicios Audi connect y App Audi MMI connect para iOS y Android.
- Audi smartphone interface para conectar dispositivos iOS y Android.
- Audi phone box para recarga por inducción y acoplamiento sin cables.

Tren de rodaje y motores

- Tres motores TFSI y tres TDI, con potencias entre 110 CV (81 kW) y 190 CV (140 kW).
- Nuevo 1.0 TFSI: tres cilindros turbo con 115 CV (85 kW).
- Nuevo 2.0 TFSI con un proceso de combustión de nuevo desarrollo; consumo de combustible de sólo 5,5 l/100 km, o 126 g/km de emisiones de CO₂.
- Sistemas de propulsión alternativos pioneros: Audi A3 Sportback e-tron y Audi A3 Sportback g-tron.
- Cambio S tronic de siete velocidades de nuevo desarrollo par el motor 2.0 TFSI.
- Sistema de conducción dinámica Audi drive select, Audi magnetic ride opcional.

Carrocería y diseño exterior

- Longitud: 4.24 mm, batalla: 2,602 mm, anchura: 1.777 mm, altura: 1.424 mm (valores para el Audi A3)
- Parrilla Singleframe más ancha y con un perfil más definido, nuevo diseño de faros.
- Faros LED y Matrix LED opcionales con intermitentes dinámicos, control anti deslumbramiento de señales de tráfico y luces de giro.
- Nuevo diseño para los grupos ópticos posteriores.
- Innovador concepto de equipamiento con las líneas design edition, sport edition y S line edition, por primera vez diferenciadas estéticamente.

Interior y equipamiento

- Asiento del conductor con función de masaje disponible opcionalmente
- Puerto USB adicional en la parte inferior del salpicadero
- Mandos e interruptores de control con retroiluminación en color blanco
- Mayor flexibilidad: opcionalmente, respaldo posterior dividido en proporción 40:20:40



- Nuevas opciones: umbrales de las puertas e inserciones decorativas iluminadas.
- Gancho para remolque retráctil de accionamiento eléctrico con solo pulsar un botón.

Audi A3 Sportback e-tron

- Híbrido enchufable con una potencia total de 204 CV (150 kW).
- Faros LED de serie con luces diurnas LED específicas e-tron.
- Nuevas indicaciones específicas e-tron para el Audi virtual cockpit.
- Servicios Audi connect e-tron.

Audi A3 Sportback g-tron

- Motor 1.4 TFSI de 110 CV (81 kW) con una autonomía de más de 400 km funcionando con gas, bajo coste de combustible y reducidas emisiones.
- Audi e-gas: alternativa sostenible al gas natural obtenido de recursos fósiles.

Audi S3

- Aumento de potencia de 10 CV (7 kW), y 20 Nm más de par.
- Motor 2.0 TFSI con 310 CV (228 kW) y 400 Nm (sólo con S tronic).
- Nuevo cambio S tronic de siete velocidades con función de marcha por inercia.
- Suspensiones deportivas S con tarado más firme, Audi magnetic ride disponible como opción, llantas de 18 pulgadas con neumáticos de alto rendimiento.
- Reglajes específicos para el control de estabilidad ESC y el embrague multidisco.
- Diseño exterior expresivo, colores de carrocería exclusivos azul Navarra metálico y negro Pantera con efecto cristal.



Información detallada

El nuevo Audi A3 – aún más atractivo y dinámico

El exitoso modelo Audi es ahora incluso más atractivo: el Audi A3 llega con nuevos sistemas de asistencia a la conducción y un nuevo diseño para los grupos ópticos delanteros y traseros. También es nuevo el Audi virtual cockpit, con su innovador display y su cómodo concepto de manejo. El Audi A3 está disponible en versiones de tres puertas, Sportback, Sedan y Cabrio. La versión deportiva S3 cuenta con numerosas innovaciones y mejora todavía más su potencial dinámico. Con el Audi A3 Sportback e-tron y el Audi A3 Sportback g-tron, la serie A3 se convierte en la más completa de su segmento en cuanto a motorizaciones.

Sistemas de asistencia a la conducción

Con su amplia gama de nuevos asistentes a la conducción, el Audi A3 sube el listón dentro del segmento de los compactos Premium. Algunos de estos sistemas, como el Audi attention assist, forman parte de la dotación de serie. Otros pertenecen a la lista de opciones y se pueden elegir de forma individual o dentro de paquetes de equipamiento.

Más seguridad, dentro y fuera de la ciudad

A partir de una velocidad de 65 km/h, el Audi active lane assist ayuda al conductor a no salirse del carril delimitado por las líneas de la calzada. Como fuente de información utiliza una cámara frontal que reconoce las marcas viales. Si el nuevo Audi A3 se aproxima al borde que delimita el carril sin que el conductor haya activado el intermitente, el sistema actúa sobre la dirección electromecánica para evitar que lo traspase. Por medio del sistema MMI se puede elegir entre un grado de intervención temprana u otro más tardío. En caso de optar por el primero, el sistema, además, guiará al coche hasta el centro del carril. Como complemento, se puede configurar una alerta mediante vibración en el volante.

Audi pre sense front

El asistente opcional Audi pre sense front, que incluye un sistema predictivo de protección a peatones, se encarga de vigilar el tráfico a cualquier velocidad –hasta 65 km/h para la protección a peatones–. Cuando hay riesgo de colisión, avisa al conductor de forma gradual: si es necesario, inicia una frenada parcial de forma automática y, dependiendo de la situación, puede llegar a frenar el coche por completo. La idea es evitar accidentes o mitigarlos lo máximo posible. El sistema Audi pre sense también toma otras medidas de protección a los ocupantes, como es el caso de los cinturones de seguridad que se tensan eléctricamente, o de las ventanas y el techo, que se cierran automáticamente al detectar un posible riesgo de colisión.



Asistente a la conducción en atascos Audi traffic jam assist

En situaciones de circulación lenta a velocidades inferiores a 65 km/h, el Audi traffic jam assist –opcional– se encarga no sólo de mantener la distancia con el coche de delante sino también de tomar el control de la dirección siempre que sea necesario. Gracias a los datos que recopilan los sensores del radar y la cámara frontal, el asistente dirige al coche si el control de crucero adaptativo está conectado. El asistente a la conducción en atascos se posiciona gracias a las marcas de la carretera y al resto de vehículos, entre otras cosas.

El asistente de emergencia Audi emergency assist (sólo disponible con cambio S tronic) se activa si, a pesar de las advertencias acústicas, visuales y de frenada, no se detecta actividad por parte del conductor. En este caso, el sistema inicia una parada hasta la detención completa en un lugar seguro, siempre que el control de crucero adaptativo esté activado.

El control de crucero adaptativo (ACC) opcional con función Stop&Go, mantiene al Audi A3 a una distancia segura respecto al coche que lo precede. Este sistema permite elegir entre cinco niveles de distancia, así como ajustar la aceleración y la dinámica mediante el Audi drive select. Utilizando las señales del radar delantero y mediante la interacción con el cambio S tronic, el sistema es capaz de cubrir el rango de 0 a 200 km/h; con cambio manual, la cobertura empieza a los 30 km/h.

Aparcamiento sin estrés

El nuevo Audi rear cross traffic assist se conecta cuando se activa el sistema de aparcamiento asistido. Avisa al conductor si se considera crítica la aproximación de vehículos mientras se maniobra lentamente marcha atrás, por ejemplo al salir de un estacionamiento en batería. La advertencia al conductor se produce de forma gradual, primero visualmente y su fuera necesario, también de forma acústica así como con una alerta sensitiva. Se basa en los datos recogidos por un radar trasero.

Los sistemas para un cómodo aparcamiento corren a cargo del Audi park assist. Sus doce sensores de ultrasonidos pueden detectar obstáculos en cualquier punto que rodee al nuevo Audi A3. El asistente libera al conductor de la tarea de manejar el volante cuando maniobra en un espacio para aparcar; si es necesario, interviene en varias etapas y ahora también mueve al vehículo hacia delante en estacionamientos en batería. La cámara de visión trasera (junto al asistente de remolque) es un complemento útil en circunstancias de visibilidad reducida.

Displays y controles

Con su innovador display y su nuevo concepto de manejo, el Audi A3 establece nuevos estándares en el segmento de compactos Premium. Los pilares centrales son el Audi



virtual cockpit y el MMI touch. Ambos se comercializan de forma separada. De serie, la instrumentación está formada por dos grandes relojes, redondos y de fácil lectura, para el velocímetro y el cuentarrevoluciones.

Audi virtual cockpit

El Audi virtual cockpit se convierte en un nuevo elemento de alta gama dentro del segmento Premium compacto. En una pantalla TFT de 12,3 pulgadas con una resolución de 1.440 x 540 píxeles, la información más importante relativa a la conducción se muestra con gráficos animados en 3D.

El cuentavueeltas se recalcula 60 veces por segundo, de modo que la aguja virtual ofrece un funcionamiento suave y de alta precisión. Las operaciones de desplazamiento, tales como moverse dentro de una lista, se basan en un modelo físico que tiene en cuenta factores teóricos como la inercia, la elasticidad y la amortiguación. El Audi virtual cockpit se sirve del procesador alto rendimiento Tegra 30, suministrado por NVIDIA, empresa que forma parte de una *joint venture* con Audi.

El conductor puede elegir entre dos tipos de vista pulsando un botón en el volante: en el modo infotainment, una ventana central domina la pantalla –ofrece espacio para los mapas de navegación o listas procedentes del teléfono, la radio u otros medios–. El velocímetro y el cuentarrevoluciones se muestran en pequeños diales a izquierda y derecha de la pantalla; en el modo de vista clásico, los relojes son prácticamente igual de grandes que en una instrumentación analógica tradicional, mientras el display central es más pequeño.

El Audi virtual cockpit, disponible en el nuevo Audi A3 junto al MMI Navegación plus con MMI touch, presenta la información de manera fácil y legible. El espectro abarca desde la visualización del mapa mediante gráficos de animación dinámica, hasta los servicios de conectividad, pasando por los gráficos de los asistentes a la conducción. En la parte inferior de la pantalla figuran los datos referentes a la temperatura exterior, la hora y el kilometraje, que permanecen siempre visibles, igual que los testigos de aviso de la instrumentación. El display cambia su esquema de color en función del contexto, de acuerdo con el menú principal seleccionado. En el menú media, por ejemplo, se ilumina en color naranja, mientras el verde se utiliza para el menú del teléfono.

Nuevo concepto de manejo del sistema MMI

Otro aspecto destacado en la gama del A3 es el nuevo sistema MMI. La estructura de su menú se ha rediseñado partiendo de cero y tomando como base jerarquías planas similares a las de los smartphones actuales. Una lógica de uso inteligente y de fácil manejo reemplaza a los menús estáticos. Las funciones de uso más frecuente se encuentran con sólo unos pocos clics.



La herramienta central del terminal es el mando giratorio, cuyo anillo está iluminado en el MMI touch opcional. Su interfaz de usuario incluye una superficie táctil para introducir letras, números y gestos con uno o varios dedos, lo que permite al conductor, entre otras cosas, hacer zoom dentro del mapa. Los botones para los menús básicos más importantes –navegación, teléfono, radio y media– se sitúan por delante del mando giratorio. El botón genérico de menú y el de vuelta atrás (back) están ubicados justo debajo, con un control para cada uno, a ambos lados del mando principal giratorio.

El botón izquierdo recupera los menús principales. En la radio, por ejemplo, este menú es donde se ubica la selección de banda. Igual que sucede con el botón derecho del ratón de un ordenador, el control que se sitúa a este lado del mando giratorio muestra opciones y preferencias específicas. El conductor puede obtener direcciones de interés cercanas a destinos introducidos en el sistema de navegación, como por ejemplo, aparcamientos cercanos. También puede guardar el destino en una lista de favoritos.

Una particularidad del nuevo sistema es la búsqueda MMI, que está disponible para todos los menús básicos y, como un motor de búsqueda, utiliza la introducción de texto sin formato. Por lo general, responde a las consultas después de sólo unas pocas letras, tomando en consideración la localización actual del vehículo. Cuando se busca un lugar para comer sólo se necesita introducir el nombre del restaurante y las primeras letras de la ciudad en la que se encuentra. En ese momento aparece una lista de resultados de toda Europa. La búsqueda de canciones, álbumes y emisoras de radio también se hace de una forma similar.

Control por voz

El control de voz en el nuevo A3 también se ha desarrollado intensamente para mejorarlo. El sistema ahora reconoce muchas expresiones cotidianas. Para llamar a un contacto de la agenda, el conductor sólo tiene que decir “quiero llamar a Pedro Fernández”. El sistema de navegación también responde a frases naturales, del tipo: “¿dónde puedo encontrar una estación de servicio?” o “dónde está el restaurante italiano más cercano?”. Este sistema de control, que también permite el dictado de mensajes de texto, está disponible en los menús de Radio y media.

Infotainment y Audi connect

El sistema MMI Navegación plus con MMI touch se basa en la plataforma de información y entretenimiento modular de Audi (MIB). Su ordenador central comprende dos unidades principales, la de control de la radio y de la placa MMX (Multi Media eXtension). Dicha placa es un módulo plug-in. Audi siempre está a la última en tecnología durante el proceso de desarrollo, con el fin de aportar las últimas innovaciones en materia de electrónica de consumo.



El nuevo Audi A3 emplea el MIB de segunda generación, que integra en la placa MMX un procesador Tegra 30 procedente del acuerdo de colaboración con NVIDIA. Junto a un programa especial de gráficos en 3D, el chip de cuatro núcleos del procesador Tegra 30 se encarga de todas las funciones que tienen que ver con la parte online, media, control de voz, navegación y teléfono. Con una frecuencia de reloj de más de un gigahercio y una potente tarjeta gráfica, puede realizar hasta 80.000 millones de cálculos por segundo.

El sistema MMI radio plus viene de serie en el nuevo Audi A3. Incluye ocho altavoces, un lector de tarjetas SDXC, un puerto auxiliar, Bluetooth y control de voz para teléfono y radio. El monitor MMI desplegable eléctricamente también es de serie. Tiene siete pulgadas y una resolución de 800 x 400 píxeles. El mando giratorio se convierte en el elemento central del nuevo concepto de control MMI.

El sistema opcional MMI Navegación ofrece las siguientes funciones adicionales: dos lectores de tarjetas, sistema de control por voz, función de navegación con recogida de datos en una tarjeta de memoria, un módulo de datos 4G con punto de acceso Wi-Fi para una conexión a internet más rápida y servicios Audi connect gratuitos durante tres meses. Junto al mando giratorio del MMI figura un joystick para moverse entre los menús individuales. El sistema también proporciona acceso al control de voz del propio smartphone, muestra mensajes de correo electrónico y los lee en voz alta.

Como tope de gama se ofrece el MMI Navegación plus con MMI touch. Más allá del ámbito de la navegación, incorpora una memoria flash de 10 Gb, una unidad de DVD, servicios Audi connect por tres años, así como cinco actualizaciones gratis para los mapas (disponibles en intervalos de seis meses). MMI Navegación plus funciona de forma coordinada con muchos sistemas de asistencia y seguridad.

Audi smartphone y Audi phone box

Otra característica es la interfaz para smartphones de Audi, que trae Apple CarPlay y Android Auto a bordo del nuevo Audi A3. Si el usuario conecta un smartphone con iOS o Android al puerto USB (desde iOS 7.1 y Android 5.0 Lollipop), los contenidos del teléfono tales como la navegación, la música o las apps aparecen en un menú separado dentro del MMI, que puede controlarse mediante el volante multifunción, por comandos de voz y con el mando giratorio central. La oferta continuará expandiéndose hacia otras apps como Pandora, Spotify y WhatsApp.

El Audi phone box en el reposabrazos central conecta el teléfono móvil sin necesidad de cables a la antena del coche y además permite cargar la batería de forma inductiva según el estándar Qi, siempre que el móvil o cualquiera que sea el dispositivo se adecuen a tal fin. Una bobina situada en la parte inferior de la zona de carga transmite la corriente por inducción al teléfono.



Audi connect

El sistema de información y entretenimiento móvil del nuevo Audi A3 ofrece soluciones pioneras. Junto al módulo Audi connect, el MMI Navegación plus con MMI touch integra servicios online personalizados que se transmiten a través del rápido estándar 4G. Requiere un plan de tarifa plana que está incluido y funciona con una tarjeta SIM que se instala de forma permanente en el coche. También permite la itinerancia en la mayoría de países europeos. La SIM de Audi connect forma parte del acuerdo de cooperación entre Audi y Cubic Telecom, un proveedor líder de soluciones globales de conectividad. La tarjeta se activa de forma gratuita durante un periodo de tres años a partir de la compra del coche. En el servicio técnico se puede volver a activar pasado este tiempo, ya con cargo al usuario.

La gama de servicios de Audi connect es realmente diversa, ya que ofrece desde navegación con Google Earth y Google Street View hasta información de tráfico online y búsqueda de plazas de aparcamiento. Además, se puede usar la red social Twitter en el coche. La aplicación gratuita para smartphones MMI de Audi connect proporciona servicios adicionales en el nuevo Audi A3. También ofrece una conexión en streaming con acceso a Napster y AUPEO!, así como a una nueva radio Web. La música se transmite vía Wi-Fi desde el smartphone hasta el MMI Navegación plus y desde aquí al sistema de sonido del coche. Lo mismo se puede hacer con los destinos de ruta de la navegación, que pueden llegar desde el teléfono al MMI. Por medio de la función “myAudi destinations”, el cliente puede importar esos destinos ya sea desde una búsqueda de Google, de los contactos personales o del calendario. El nuevo servicio de calendario transfiere el calendario del teléfono al coche; los lugares asociados a citas se pueden copiar para ser fijados como destinos en el sistema de navegación y los números de teléfono se pueden marcar directamente y guardarse como contactos. Bajo pedido se puede encargar una función que lee el lugar, la hora y el contenido de la cita.

Independientemente de los servicios Audi connect, es posible elegir paquetes de datos para el punto de acceso Wi-Fi desde el propio coche o desde una web especialmente destinada a ello –de forma rápida y cómoda a través del sistema MMI–. Como alternativa, quien lo prefiera puede usar su propia tarjeta SIM para establecer la conexión a través de su proveedor de telefonía móvil. En este caso, el volumen de datos se facturará mediante la SIM del usuario y la tarjeta de Audi connect quedará temporalmente desactivada.

Los motores

La gama de motores del nuevo Audi A3 está compuesta por seis opciones diferentes, tres de gasolina y tres diésel. El rango de potencia va desde los 110 CV (81 kW) hasta los 190 CV (140 kW). Todos los propulsores son de inyección directa con sobrealimentación, responden a la filosofía del *rightsizing* de Audi y cumplen con la normativa de emisiones Euro 6. Con el 1.0 TFSI Audi ofrece, por primera vez en el A3, un motor de tres cilindros.



Más potencia y mayor eficiencia: el nuevo 1.0 TFSI

El 1.0 TFSI, con una cilindrada de 999 cc, entrega 116 CV (85 kW) de potencia y un par de 200 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm. La cifra de consumo en el ciclo NEDC es de 4,5 litros cada 100 kilómetros, mientras el nivel de emisiones de CO₂ es de 104 gramos por kilómetro (con caja de cambios manual). El nuevo motor de acceso es eficiente sin renunciar al placer de conducir. Este motor permite al A3 acelerar de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos y alcanzar una velocidad punta de 206 km/h.

El diseño compacto de esta mecánica de tres cilindros y su bloque de aluminio consiguen un peso de apenas 88 kilogramos. Las bielas forjadas y los pistones de aluminio ofrecen un funcionamiento tan suave, que no se hace necesario un eje de equilibrado para compensar las vibraciones. El motor tiene 12 válvulas y los árboles de levas de admisión y escape se pueden ajustar a 50 y 40 grados, respectivamente. El tren de válvulas es ligero y resistente. Bajo el módulo se encuentra el colector de escape, integrado en la culata, parte fundamental en la gestión térmica de alto rendimiento. Gracias a todo ello las masas se reducen, lo que se traduce en una pérdida de fricción. El sistema common-rail aumenta la presión de inyección hasta 250 bar, un valor elevado dentro de la familia de motores TFSI.

Eficiencia inteligente: el 1.4 TFSI COD ultra

El 1.4 TFSI COD ultra tiene una cilindrada de 1.395 cc y entrega 150 CV (110 kW). Su par máximo de 250 Nm está disponible entre 1.500 y 3.500 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h es de 8,1 segundos y la velocidad máxima, de 220 km/h. El consumo medio queda fijado en 4,5 l/100 km, que corresponden a 105 g/km de CO₂ (con transmisión manual).

El motor de cuatro cilindros incorpora una tecnología similar a la del 1.0 TFSI, pero además ofrece el sistema COD (cylinder on demand). En cargas de hasta 100 Nm, mientras se avanza por inercia, se desactivan el segundo y tercer cilindro, siempre y cuando la velocidad de giro del motor se encuentre entre 1.400 y 4.000 rpm. Unos pasadores controlados electromagnéticamente mueven unas piezas en los árboles de levas, cada una con dos perfiles de leva diferentes. Cuando los llamados perfiles de elevación cero rotan sobre las válvulas, no las accionan; los muelles de válvula permanecen cerrados al tiempo que se desactiva la inyección. El proceso de conversión dura sólo unos milisegundos. En los cilindros activos dos y cuatro se aumenta el rendimiento dado que los puntos operativos se desplazan hacia cargas más elevadas, lo que incrementa la eficiencia. Incluso con un intervalo de encendido de 360 grados, la vibración del 1.4 TFSI COD es muy baja y el motor se mantiene silencioso. Cuando se pisa a fondo el pedal del acelerador, los cilindros desacoplados se vuelven a activar.

Nuevo motor de alta tecnología: el 2.0 TFSI

Con una cilindrada de 1.984 cc, el 2.0 TFSI alcanza una potencia de 190 CV (140 kW) y entrega un par de 320 Nm entre 1.500 y 4.200 rpm. El nuevo motor combina deportividad y eficiencia: en sólo 6,7 segundos el nuevo A3 con la caja de cambios automática S tronic de siete velocidades es capaz de cubrir el 0 a 100 km/h; su velocidad punta es de 244



km/h. Con la transmisión manual el consumo medio homologado en el ciclo NEDC es de 5,5 litros cada 100 kilómetros, que corresponde a unas emisiones de 126 gramos de CO₂ por kilómetro.

El motor de alta tecnología de cuatro cilindros representa una nueva estrategia: el trabajo continuo por parte de Audi a la hora de fabricar motores cada vez mejores con la cilindrada adecuada. A velocidades moderadas, los clientes del nuevo Audi A3 experimentan los beneficios en materia de consumo que genera un bloque de este tamaño; mientras tanto, en una conducción deportiva no se ven obligados a renunciar a ninguna ventaja. La cilindrada relativamente grande no es un problema, sino más bien algo positivo en el innovador proceso de combustión.

Este proceso se aprovecha de una expansión más larga con el fin de convertir la energía térmica de una manera más eficaz. Esto es posible en el 2.0 TFSI gracias a la reducción de la fase de compresión en combinación con una relación de compresión más alta, de ahora 11,7:1. Las válvulas de admisión se cierran mucho antes de lo habitual; en interacción con un aumento de la presión en el colector de admisión reducen las pérdidas en régimen de carga parcial. Debido a la reducción de la fase de compresión, para comprimir una cierta cantidad de combustible a la presión comparable de un motor de 1,4 litros, el 2.0 TFSI requiere aproximadamente el mismo esfuerzo. En la fase de expansión posterior, el propulsor saca partido plenamente a sus dos litros de cilindrada. Ese cubicaje se traduce en una mejor respuesta con el mismo gasto de carburante. El resultado es un aumento significativo de la eficiencia.

Para que la turbulencia de la mezcla aire/gasolina sea suficiente en ese breve tiempo de admisión, la cámara de combustión, las entalladuras en el pistón, los conductos de admisión y el turbocompresor del nuevo 2.0 TFSI están especialmente adaptados a este nuevo método de combustión. En carga alta, el sistema Audi valvelift cierra las válvulas de admisión más tarde, lo que produce una carga mayor y asegura una buena entrega de potencia y par. La presión de inyección ha sido incrementada hasta 250 bar.

Los avances técnicos del nuevo 2.0 TFSI también incluyen el colector de escape integrado en la culata, un módulo específico para la gestión térmica, el Audi valvelift system (AVS) para las válvulas de admisión, la válvula de descarga del turbocompresor controlada electrónicamente y la inyección dual.

Equilibrado: el 1.6 TDI

El 1.6 TDI con 1.598 cc de cilindrada entrega 110 CV (81 kW) y, entre 1.500 y 3.000 rpm, un par de 250 Nm. Para alcanzar los 100 km/h desde parado necesita 10,5 segundos; la velocidad punta es de 200 km/h. El diésel compacto logra un ahorro excepcional: el consumo de combustible medio es de 3,8 litros cada 100 kilómetros, que corresponde a unas emisiones de CO₂ por kilómetro de 99 gramos.



El 1.6 TDI se caracteriza por sus reducidas fricciones internas, que tienen que ver, entre otras cosas, con la bomba de aceite, los segmentos y pernos de los pistones, las camisas de los cilindros y la correa dentada. En cada ciclo, los inyectores piezoeléctricos del sistema common-rail llevan a cabo hasta seis inyecciones individuales. En el colector de admisión, un canal tangencial da al aire de entrada un movimiento de remolino selectivo. En el conducto espiral adyacente, una válvula ajustable dispensa la cantidad de admisión en función de la carga y la velocidad de giro del motor. Cuando la válvula se cierra, la admisión sólo funciona mediante el conducto tangencial. Un cargador con turbina de geometría ajustable se encarga de completar la operación.

Supremo: el 2.0 TDI

Audi ofrece dos niveles de potencia en el cuatro cilindros TDI de 1.968 cc. El primero de ellos alcanza los 150 CV (110 kW) y 340 Nm de par entre 1.750 y 3.000 rpm; el segundo ofrece 184 CV (135 kW) y 380 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm.

El 2.0 TDI ofrece soluciones sofisticadas, con circuitos de refrigeración separados, dos árboles de equilibrado en el cárter del cigüeñal, sensores de presión en los cilindros, una gran reducción de fricciones internas y un sistema de inyección por conducto común que mantiene el combustible a una presión máxima de 2.000 bar. La recirculación de gases de escape de alta y baja presión, así como el tratamiento posterior de los gases de escape, aseguran bajos niveles de emisiones.

La versión de 150 CV ofrece un rendimiento superior: con este motor, el nuevo Audi A3 S tronic de tracción delantera acelera de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos y alcanza los 218 km/h. En combinación con la caja de cambios manual de seis velocidades, el consumo es de 4,0 l/100 km y las emisiones, de 105 g/km de CO₂.

La variante de 184 CV combina una elevada eficiencia con unas prestaciones incluso mejores: en este caso, las mediciones arrojan unas cifras de 6,8 segundos en el 0 a 100 km/h y de 230 km/h de velocidad punta para el A3 S tronic con tracción quattro. Si se elige la tracción delantera y el cambio manual, el consumo medio es de 4,7 litros cada 100 kilómetros en el ciclo NEDC y las emisiones quedan fijadas en 124 gramos de CO₂ por kilómetro.

La transmisión de fuerza

Audi combina todos los motores de tracción delantera con una caja manual de seis velocidades o, dependiendo de la versión, con las S tronic de seis y siete velocidades. Como todas las transmisiones de Audi, la manual está bien escalonada: las primeras marchas ofrecen relaciones cortas y deportivas, mientras las últimas marchas son más largas para reducir la velocidad de giro del motor cuando se circula por carretera. La transmisión de seis velocidades ofrece un tacto preciso con recorridos cortos y cuenta con un alto grado de eficiencia.



Dinámica y comfortable: S tronic de siete velocidades

Con el cambio S tronic de siete marchas, la velocidad de giro del motor en el modo S es ligeramente superior, mientras que en el modo D es más moderada.

En combinación con el sistema de conducción dinámica opcional del Audi drive select (de serie en las versiones más deportivas), el A3 ofrece una función de rueda libre o marcha por inercia como parte del modo efficiency, que ayuda a reducir aún más el consumo de combustible. A través del selector del cambio, el conductor puede controlar manualmente la caja S tronic de siete velocidades; también puede hacerlo mediante las levas del cambio ubicadas en el volante.

Los motores 2.0 TFSI llegan con una transmisión de doble embrague y siete velocidades de desarrollo totalmente nuevo, con dos sistemas de embrague bañados en aceite. Reemplaza a la anterior caja de cambios automática de seis velocidades y se ha diseñado para hacer frente a valores de par superiores. El nuevo Audi A3, de serie, envía la potencia a las ruedas delanteras. Entre las versiones de gasolina, la tracción integral quattro está disponible para el 2.0 TFSI; entre los diésel, las cuatro ruedas motrices se pueden elegir en el 2.0 TDI.

Potencia distribuida de forma inteligente: la tracción quattro

La tracción total permanente quattro distribuye el par entre los dos ejes por medio de un embrague multidisco con accionamiento hidráulico y control electrónico. Durante la conducción normal, el embrague transmite la mayor parte de la potencia a las ruedas delanteras. Sí aquí disminuye la motricidad, se encarga de redirigir el par hacia la parte trasera en cuestión de milisegundos. Un pistón comprime los discos de forma controlada; la presión de aceite requerida procede de una bomba eléctrica que puede alcanzar casi 40 bar.

El Audi S3 incorpora la tracción quattro de serie y una puesta a punto específica de este sistema, igual que los Audi TT y RS 3. La filosofía de control tiene en cuenta diversas variables de la conducción. También actúa en conexión con el Audi drive select y el control de estabilidad (ESC). El resultado es una distribución de par al eje trasero más frecuente y pronunciada, que ayuda a mejorar la dinámica deportiva del S3. Durante los cambios de carga, la distribución de par permite una alta precisión en el paso por curva.

Cuando se derrapa en una superficie de poco agarre, el sistema permite el máximo control y una gran tracción y fiabilidad. El eje delantero se encarga de enderezar el coche al terminar el giro.



El tren de rodaje

La suspensión del nuevo Audi A3 tiene una puesta a punto deportiva impresionantemente equilibrada. El eje delantero es un McPherson con brazos oscilantes; la suspensión multibrazo trasera absorbe las fuerzas longitudinales y transversales. Los modelos dotados de los motores 1.0 TFSI y 1.6 TDI están equipados con un eje trasero de torsión más ligero. En el caso de la suspensión deportiva opcional, la carrocería rebaja su altura en 15 milímetros, que pasan a ser 25 milímetros con la suspensión deportiva S line.

La dirección asistida electromecánica es precisa y altamente eficiente; en línea recta no consume ningún tipo de energía, una contribución importante a la elevada eficiencia general del nuevo A3. Audi, de manera opcional, equipa un sistema de dirección eléctrica y progresiva (no disponible en los 1.0 TFSI, 1.6 TDI, e-tron y g-tron), cuya cremallera ofrece diferentes ratios en función del ángulo de giro, un poco más indirecta en torno a la posición central y más directa en el ángulo máximo de giro. Gracias a ello, el coche se mueve con una mayor agilidad y el conductor necesita girar menos el volante en curvas cerradas o cuando realiza maniobras de aparcamiento. Esta dirección progresiva es de serie en el Audi S3.

El control de estabilidad (ESC) completa las cualidades dinámicas de una manera perfecta. En curvas rápidas, el control de distribución selectiva de par en cada rueda, que es una función del ESC, se encarga de frenar mínimamente la rueda interior delantera (con tracción delantera) o las dos ruedas interiores (con tracción quattro). Las dos ruedas del eje pueden transmitir una mayor fuerza lateral. La diferencia en las fuerzas de propulsión hace que el A3 afronte las curvas suavemente, con un comportamiento aún más preciso, neutro, deportivo y estable.

El ESC da al conductor la oportunidad de elegir: en el modo deportivo el sistema permanece activo, aumentando de forma significativa el placer de conducir. En combinación con la tracción quattro, ofrece una respuesta instantánea de la dirección entre curvas y permite hacer derrapadas controladas mediante el ajuste continuo y unas ligeras intervenciones del sistema de freno cuando se producen sobrevirajes. Si el conductor presiona el botón del ESC durante más de tres segundos, el sistema se desconecta por completo, para que los puristas puedan alcanzar la máxima diversión al volante.

El nuevo Audi A3 monta de serie llantas de 16 pulgadas. Las de 17 pulgadas vienen con las líneas de acabado sport y design. La amplia lista de opciones incluye nuevos y atractivos diseños, especialmente en medida de 17 pulgadas; la medida máxima alcanza hasta las 19 pulgadas. La gama de neumáticos ha sido revisada y ahora ofrece mejores prestaciones y resistencia a la rodadura.



Tras las grandes ruedas y llantas se esconde un potente equipo de frenos, de buen tacto y gran dosificación. Los discos delanteros son ventilados y tienen un diámetro de 276, 288, 312 ó 340 milímetros, dependiendo del motor. Los discos traseros son de 272, 300 ó 310 milímetros. El freno de estacionamiento electromecánico está integrado en el eje trasero; si es necesario, también sirve como freno de emergencia cuando se presiona durante la conducción. Si el conductor levanta el pie del pedal, el asistente de arranque en pendiente mantiene la presión de freno durante unos tres segundos más para que el coche no se desplace cuesta abajo.

Una opción atractiva en el nuevo Audi A3 es el sistema de conducción dinámica Audi drive select (de serie en el acabado sport), que actúa sobre el acelerador, la dirección, el cambio S tronic y, si se da el caso, también sobre la suspensión Audi magnetic ride. El conductor decide mediante un botón si esos sistemas operan en modo auto, dynamic, individual o efficiency. La pantalla del sistema MMI muestra en el Audi virtual cockpit el modo seleccionado. En el Audi S3, otros valores como la presión del turbo o la temperatura del aceite también se muestran aquí. En el modo efficiency, el aire acondicionado deluxe funciona de una manera que contribuye al ahorro de combustible.

Otro módulo integrado en el sistema de control del Audi drive select es la suspensión opcional Audi magnetic ride, que ofrece una gran diferenciación entre el modo más confortable y el más deportivo. Las posibilidades a elegir son las siguientes: confort, dynamic y auto. Estos son los modos que el conductor puede seleccionar. Las fuerzas de amortiguación cambian en cuestión de milisegundos.

En la suspensión con amortiguación regulable, un aceite sintético que contiene pequeñas partículas magnéticas circula en el pistón del amortiguador. Cuando un solenoide aplica un cierto voltaje, se genera un campo magnético que cambia la orientación de las partículas para alinearse perpendicularmente a la dirección del flujo de aceite y así impedir que pase a través de los canales del pistón. La unidad de control analiza continuamente el estilo de conducción y el estado de la carretera. Dependiendo de la configuración del Audi drive select, rodar con el nuevo A3 puede ser una experiencia muy confortable o de marcada deportividad.

El diseño exterior

Los diseñadores han logrado en el nuevo Audi A3 unas líneas aún más deportivas y expresivas. Sus dimensiones compactas se mantienen prácticamente inalteradas. El coche mide 4.241 milímetros de largo, 1.777 milímetros de ancho y 1.424 milímetros de alto. La larga batalla de 2.602 milímetros y el corto voladizo delantero subrayan el equilibrio y la deportividad en sus proporciones.

El capó que transmite una imagen potente y los paragolpes integrados de forma armoniosa transmiten una cierta sensación visual de unidad, al tiempo que enfatizan la



horizontalidad del frontal. La parrilla Singleframe tiene unos contornos más definidos y es más ancha que su predecesora. El diseño de los faros es más plano y aporta un toque de distinción. Las formas aerodinámicas de la zaga, con sus gráficos horizontales de iluminación y el difusor rediseñado, ponen de relieve la anchura del nuevo A3. Dependiendo de la motorización, puede tener una o dos salidas de escape, integradas siempre en la parte izquierda del difusor.

La gama de colores se ha revisado. Doce pinturas se pueden elegir para la carrocería del compacto de Audi, incluyendo cinco nuevas tonalidades: azul Ara, azul Cosmos, gris Nano, rojo Tango, y amarillo Vegas. El paquete exterior S line está enfocado a un tipo de cliente que busca la deportividad; como opción, ofrece el gris Daytona con efecto perla.

Más individualidad: nuevo concepto para las líneas de equipamiento

Además de las versiones base, existen dos líneas de diseño –sport y design–, a las que se suman el paquete deportivo S line como tope de gama. Todos estos niveles de equipamiento responden a un concepto modular para dar al cliente una libertad de elección aún mayor. Por primera vez, estas líneas también influyen en los detalles exteriores. Por ejemplo, el área de las tomas de aire laterales cambia según el acabado que se elija: la línea design incorpora detalles en plata cromada; en el sport se resalta la deportividad con unas franjas verticales.

La distinción del frontal continúa en la parte trasera con el difusor, de manera que ambos niveles de acabado ponen su sello de distinción tanto delante como detrás. Sport y design montan embellecedores en cromados en las salidas de escape.

Los faros

Los faros del nuevo Audi A3 crean unos gráficos de iluminación sorprendentes con su perfil inferior en forma dentada. La tecnología bi-xenón es de serie; en opción se ofrece la iluminación LED, así como los faros Matrix LED, que llegan por primera vez al segmento compacto de la clase Premium. En el caso de los faros de xenón, una fibra óptica funciona como luz diurna en la parte superior de la carcasa; los Matrix LED confieren una nueva identidad a la mirada del coche, mediante elementos como la luz diurna que tiene una firma específica y más dinámica. Como un rasgo característico exclusivo, los intermitentes ofrecen una indicación dinámica. El haz de luz menos intenso se ubica en la esquina exterior de la parte superior de los grupos ópticos; las funciones especiales de las versiones con LED se montan en la parte inferior de los faros.

Quince diodos LED se encargan de la iluminación de carretera en los faros Matrix LED, que irradian luz a partir de tres reflectores. Gracias a la información que recibe de la cámara del retrovisor interior, el módulo de control decide qué diodos enciende y apaga de forma individual en función de las necesidades. También puede atenuar su intensidad en hasta 64 niveles. Las luces Matrix LED ofrecen millones de combinaciones diferentes en la distribución de la luz. La idea es que siempre se vea la carretera con una claridad similar a



la que ofrece la luz del día, pero evitando deslumbrar a los demás usuarios de la vía. Para evitar que el propio conductor dañe su vista con el reflejo de las luces en las señales de tráfico, el sistema atenúa los diodos, de forma selectiva, en un 30%.

Las luces de curva de los faros Matrix LED se originan mediante un cambio en la concentración de la luz. En combinación con el sistema de navegación plus –opcional– del MMI, se encienden incluso antes de que el conductor haya girado el volante gracias a los datos de la ruta predictiva.

Los grupos ópticos traseros también se han rediseñado en el nuevo Audi A3. Con los LED opcionales recibe un gráfico de doble línea elegante y deportivo, con una marcada presencia de luz en las esquinas exteriores del coche. Esto hace que el compacto parezca más plano y ancho. Con las luces opcionales, la iluminación trasera es de LED; adicionalmente, con los Matrix LED se incluyen los intermitentes traseros dinámicos, en los que una serie de diodos conectados de manera secuencial, se encienden y apagan en ciclos de milisegundos siguiendo la dirección a la que apuntan.

La carrocería

La aplicación sistemática de la construcción ligera ha logrado que el nuevo Audi A3 tenga un peso en vacío (sin conductor) de 1.150 kilogramos en la versión 1.0 TFSI, el mejor valor de su clase. Las zonas de los pilares A y B, el techo y el suelo, están realizados a base de acero estampado en caliente, una técnica que logra unir de forma muy efectiva los componentes. Aceros de alta y muy alta resistencia se utilizan en muchas otras partes del coche. El capó del motor y los pasos de rueda están fabricados en aluminio, lo que supone un ahorro de peso de 9 kilogramos.

La carrocería del nuevo Audi A3 es muy resistente en caso de impacto, cuenta con una elevada rigidez y es acústicamente comfortable; de serie equipa un parabrisas especial acústico. Otra serie de medidas adicionales reducen el ruido en el habitáculo incluso a altas velocidades.

El interior

Las líneas deportivas y claras de la carrocería también se pueden encontrar en el interior del nuevo A3, que impresiona por sus materiales de alta calidad, sus acabados artesanales y su ergonomía ejemplar.

El conductor toma asiento tras un volante de nuevo diseño con tres radios –calefactado de forma opcional–. Las levas y los botones multifunción son otros extras disponibles. Para quienes busquen un alto grado de deportividad existe la posibilidad de elegir un volante achatado en su parte inferior. Para una mayor comodidad en viajes de largo recorrido, el asiento del nuevo Audi A3 viene con función de masaje opcional.



El panel de instrumentos es muy estilizado. La consola central tiene una apariencia ligera y está enfocada al conductor. Un arco de contraste define el contorno del puesto de conducción. Como elemento clave en la dotación tecnológica de serie figura la pantalla a color de siete pulgadas, que tiene sólo once milímetros de grosor y se pliega eléctricamente. El rediseñado mando de control del sistema MMI se ubica en la consola del túnel central.

Las cuatro salidas de aire, que son redondas, de gran tamaño y con diseño de turbina, han sido rediseñadas. La unidad de control para el aire acondicionado descansa sobre un panel con acabado negro piano. El puerto USB opcional de la parte baja de la consola permite cargar dispositivos móviles de una manera todavía más fácil. En la oscuridad, todos los mandos del puesto de conducción están retroiluminados en blanco.

Colores suaves como el negro o el gris roca definen el interior; como alternativa, un color marrón castaño establece un toque distintivo. Bajo pedido se puede elegir una tapicería de cuero o de cuero/Alcantara para los asientos. El Audi A3 con la línea de equipamiento design selection ofrece combinaciones de color adicionales con su propia selección de cuero y costuras de contraste. Las diferentes versiones de adornos en la consola y las puertas proporcionan una sensación de individualidad aún mayor.

La fila trasera de asientos del nuevo A3 da cabida a tres personas. El compartimento de carga tiene una capacidad mínima de 365 litros, que aumenta hasta los 1.100 litros cuando se abaten los asientos de la segunda fila con el sistema opcional de secciones 40:20:40. El suelo del maletero ofrece dos niveles en las versiones de tracción delantera. Audi ofrece en el catálogo de opciones una moqueta reversible, así como un paquete de almacenamiento para el interior y la zona de carga.

Un enganche de remolque de accionamiento eléctrico de accionamiento mediante un botón está disponible como opción en toda la gama al completo. El Audi A3 de tres puertas puede remolcar un peso de hasta 1.800 kilogramos (con una pendiente del 8%).

Equipamiento

El nuevo Audi A3 saldrá a la venta esta primavera y las primeras unidades serán entregadas a los clientes en verano. El precio de partida con el motor de acceso es de 24.540 euros en España.

Audi lanza su nuevo modelo con un amplio equipamiento. El paquete de seguridad comprende siete airbags, sistema integral de reposacabezas y un airbag de rodilla para el conductor. También es posible complementarlo con airbags laterales para la parte trasera. Los anclajes Isofix para las sillas de niños, la luz de freno adaptativa, el indicador de



presión de los neumáticos y el control de estabilidad ESC con bloqueo de diferencial son otras características de seguridad.

El equipamiento de serie incluye faros bi-xenón con luces diurnas LED, retrovisores exteriores con intermitentes LED, el sistema MMI radio plus con pantalla a color de siete pulgadas, aire acondicionado y sistema de plegado de asientos en dos secciones 60:40. El parabrisas acústico, los elevalunas eléctricos, los asientos delanteros ajustables en altura y el freno de estacionamiento electromecánico completan la dotación de serie.

Además de los cambios exteriores y las nuevas llantas, las líneas de equipamiento design y sport incluyen de serie el volante de tres radios y el pomo del cambio forrados en cuero, y el sistema de información al conductor con pantalla en blanco y negro. La línea design incorpora los paquetes brillo e iluminación, mientras las inserciones específicas aportan un toque sofisticado al interior. La línea sport se caracteriza por los asientos deportivos, la suspensión deportiva y el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

Las opciones design selection y S line ofrecen un equipamiento ampliado, como la pantalla de información a color, los asientos en tela/cuero Nappa, el pomo del cambio con costuras, el paquete de almacenamiento y una selección de llantas de 18 pulgadas. En el caso del design selection las inserciones están retroiluminadas; el S line cuenta con pedales y reposapiés en acabado acero inoxidable, mientras la suspensión rebaja la altura de la carrocería en 25 milímetros.

Audi también ofrece otras soluciones innovadoras para el nuevo A3, muchas de las cuales provienen directamente de segmentos superiores. En el interior, algunos de estos elementos son el techo panorámico, las lunas traseras tintadas, el acceso sin llave, el climatizador automático, la calefacción auxiliar, los retrovisores exteriores calefactados y de plegado automático, el paquete de almacenaje, así como el retrovisor interior sin marco con función antideslumbramiento y con sensores de luces y lluvia. Para los asientos delanteros hay soportes lumbares, calefacción y opciones de ajuste eléctrico.

El nuevo Audi A3 Sportback

El Audi A3 Sportback ofrece versatilidad deportiva al más alto nivel. Mide 4.313 milímetros de largo, 1.785 mm de ancho y 1.426 milímetros de alto. Su carrocería tiene una distancia entre ejes alargada 35 mm respecto a la versión de 3 puertas.

En la parte trasera, el nuevo A3 Sportback ofrece un amplio espacio para la cabeza, los hombros y las rodillas de los ocupantes. La capacidad del maletero es de 340 litros, ampliable a 1.220 litros. Opcionalmente dispone de un enganche para remolque retráctil, que se desbloquea eléctricamente con sólo pulsar un botón.



La gama de motores incluye una amplia variedad de unidades TFSI y TDI altamente eficientes. Sus cilindradas varían de 1.0 a 2.0 litros y la potencia entre 110 CV (81 kW) y 190 CV (140 kW). La tracción total permanente quattro está disponible para el nuevo A3 Sportback a partir de las versiones de 150 CV (110 kW).

Gama de motores

- 1.0 TFSI con 116 CV (85 kW)
- 1.4 TFSI COD ultra con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TFSI y 2.0 TFSI quattro con 190 CV (140 kW)
- 1.6 TDI con 110 CV (81 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 184 CV (135 kW)
- A3 e-tron con 204 CV (150 kW)
- A3 g-tron con 110 CV (81 kW)

El A3 Sportback ofrece la misma tecnología para el tren de rodaje que el nuevo A3. Lo mismo se aplica para el diseño interior, sistemas de asistencia al conductor, conectividad e infotainment. El precio base en España parte desde 25.950 euros.

El nuevo Audi A3 Sportback e-tron

El Audi A3 Sportback e-tron es el primer modelo de Audi con sistema de propulsión híbrido enchufable. Combina un motor 1.4 TFSI con una potencia de 150 CV (110 kW) y 250 Nm de par con un motor eléctrico que genera 75 kW de potencia y un par de 330 Nm. La potencia de sistema de 204 CV (150 kW) permite un comportamiento dinámico deportivo.

La batería de iones de litio de diseño plano con una potencia de 8,8 kWh está montada bajo la banqueta de los asientos traseros. En una toma de corriente trifásica de 380 voltios apenas se necesitan algo más de dos horas para una recarga completa. Una nueva función en el sistema de información al conductor indica si la trampilla de la toma de corriente está abierta o cerrada.

Un embrague de acoplamiento controla la interacción entre el motor de combustión, el motor eléctrico y el cambio S tronic de seis velocidades. El Audi A3 Sportback e-tron puede moverse con propulsión únicamente eléctrica a velocidades de hasta 130 km/h. De este modo, combina ambos sistemas de propulsión para una eficiencia óptima; también puede recuperar energía o desplazarse por inercia. En el modo de marcha por inercia, el sistema recupera energía se levanta el pie del acelerador. Si a continuación el conductor pisa el pedal del freno, el sistema de recuperación de energía mediante la frenada proporciona una actuación controlada de la fuerza de frenado requerida utilizando el motor eléctrico y el sistema de frenos convencional. De este modo se puede recuperar una gran cantidad de energía maximizando la autonomía eléctrica. Además, el conductor puede elegir entre tres programas de conducción diferentes. El monitor indica la autonomía en modo eléctrico,



así como los dispositivos o elementos que estén consumiendo energía eléctrica y si desconectarlos aumentará la autonomía.

Incluyendo todos los componentes del sistema eléctrico, el Audi A3 Sportback e-tron tiene un peso en vacío (sin conductor) de sólo 1.540 kilogramos, como resultado de la filosofía de Audi de construcción ligera. El precio de partida es de 38.700 euros en Alemania, mientras que el precio para el mercado español se hará público durante el mes de junio.

Visualmente, una serie de elegantes detalles dan fe de la especial condición del Audi A3 Sportback e-tron. La parrilla Singleframe es cromada, con la parrilla del radiador en negro mate con once finas lamas y barras cromadas horizontales; en la zona de las tomas de aire inferiores el modelo híbrido enchufable lleva listones cromados e-tron y luces diurnas LED, identificables por sus segmentos horizontales como firma específica e-tron. Desde el mando correspondiente se pueden activar las luces LED o Matrix LED opcionales, y en la parte trasera los grupos ópticos contienen un difusor gris platino con dos lamas horizontales cromadas y dos reflectores laterales; la salida del sistema de escape queda oculta. Anagramas con el logo e-tron adornan la parrilla Singleframe, los pasos de rueda y el portón.

Los servicios Audi connect e-tron y la aplicación gratuita Audi connect permiten al conductor controlar de forma remota el estado del vehículo, como el estado de la carga eléctrica y la autonomía, diferentes servicios de información y la localización del coche. Además, el conductor puede programar de forma remota la carga y el sistema estacionario de climatización. Bajo pedido, los clientes en Alemania pueden convertir la fuente de potencia eléctrica doméstica para el Audi A3 Sportback e-tron de forma que funcione con Audi energy, que suministra energía procedente al cien por cien de estaciones hidroeléctricas de Alemania, Austria y Suiza. Con este tipo de energía, el híbrido enchufable en modo eléctrico puede viajar local y globalmente con cero emisiones.

El Audi A3 Sportback e-tron es el coche de su segmento con menor depreciación, según las conclusiones del estudio llevado a cabo por *Auto Bild* y el instituto de investigación de mercado Schwacke en primavera de 2015. El modelo híbrido enchufable se destaca entre los coches compactos con el mejor valor residual, lo que le ha permitido recibir el galardón "Value Champion of 2015".

El nuevo Audi A3 Sportback g-tron

El Audi A3 Sportback g-tron es sinónimo de movilidad sostenible para el futuro: El compacto Premium de cinco puertas puede funcionar utilizando Audi e-gas producido de forma respetuosa con el medio ambiente, como alternativa al gas natural fósil. Los dos depósitos situados bajo el piso del maletero tienen cada uno una capacidad de alrededor de 7 kilogramos de gas, almacenado a una presión máxima de 200 bar. Reducen el espacio



para el equipaje sólo de forma marginal, y están fabricados a partir de un material compuesto que los hace muy ligeros.

Equipado con un motor 1.4 TFSI que rinde una potencia de 110 CV (81 kW), el Audi A3 Sportback g-tron establece nuevos estándares en cuanto a eficiencia y economía. Los costes de utilización para el cliente son de aproximadamente cuatro euros por cada 100 kilómetros recorridos. Gracias a la configuración del motor de cuatro cilindros para funcionar de forma bivalente con ambos combustibles, su alcance es de más de 400 kilómetros en el ciclo NEDC cuando funciona con gas natural. Cuando funciona con gasolina, la autonomía aumenta en 900 kilómetros adicionales. El cambio de un modo de funcionamiento a otro se realiza de forma totalmente automática, sin necesidad de intervención por parte del conductor. El cuadro de instrumentos muestra de forma independiente la autonomía restante en cada uno de los dos modos de funcionamiento.

El Audi A3 Sportback g-tron está equipado con una transmisión manual de seis velocidades o con una caja de cambios S tronic de siete velocidades. Con el cambio S tronic consume solo 3,3 kilogramos de gas natural o de Audi e-gas por cada 100 kilómetros recorridos según el ciclo NEDC, lo que corresponde a unas emisiones de CO₂ de 89 g/km. El Audi e-gas es un combustible sostenible producido por la marca de los cuatro aros en la planta “power-to-gas” más grande del mundo, ubicada en Werlte, en la región de Emsland, Alemania. Aquí, el metano sintético se produce con ayuda de electricidad verde a partir de CO₂ y de agua. Al funcionar con Audi e-gas, el compacto Premium de cinco puertas es prácticamente un vehículo con emisiones neutras de CO₂. Los clientes pueden abastecerse de combustible utilizando tarjetas e-gas, que también sirven como medio de contabilidad.

La tecnología “power-to-gas” almacena grandes cantidades de energía eólica y solar, adelantando la revolución energética. El Audi e-gas y el A3 Sportback g-tron ofrecen por tanto una movilidad para largas distancias particularmente respetuosa con el medio ambiente. Para la producción de Audi e-gas se utiliza tanto CO₂ como el que el Audi A3 Sportback g-tron libera a la atmósfera funcionando con CNG. El principio de referencia es simple y se corresponde con el de la distribución de energía eléctrica sostenible: Audi registra la cantidad de gas, que el cliente paga con la tarjeta de combustible, y asegura que exactamente esa misma cantidad de Audi e-gas se suministra a la red de gas natural alemana. El Audi A3 Sportback g-tron tiene un precio en España de 27.400 euros.

El nuevo Audi A3 Sedan

Con 4.458 mm de longitud, el Audi A3 Sedan es el tres volúmenes más deportivo en el segmento del mercado más grande del mundo: el de los coches compactos de cuatro puertas. Su diseño exterior combina el concepto clásico de la carrocería de tres volúmenes con el dinamismo de un coupé.



El interior del deportivo de cuatro puertas cuenta con un diseño limpio y claro. La capacidad del maletero es de 425 litros (390 litros con tracción quattro), ampliable abatiendo los respaldos de los asientos traseros. El enganche para remolque opcional se desbloquea eléctricamente con solo pulsar un botón. Equipado con el motor 1.0 TFSI, el A3 Sedan tiene un peso de sólo 1.185 kg.

Audi ofrece el A3 Sedan con una gama de potentes y eficientes motores TFSI y TDI, con un rango de potencia entre 110 CV (81 kW) y 190 CV (149 kW). La tracción total permanente quattro está disponible en el nuevo Audi A3 Sedan para las versiones con motores de 2.0 litros de cilindrada.

Gama de motores

- 1.0 TFSI con 116 CV (85 kW)
- 1.4 TFSI COD ultra con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TFSI y 2.0 TFSI quattro con 190 CV (140 kW)
- 1.6 TDI con 110 CV (81 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 184 CV (135 kW)

El nuevo Audi A3 Sedan ofrece la misma tecnología para el tren de rodaje que el Audi A3. Lo mismo se aplica para el diseño interior, sistemas de asistencia al conductor, conectividad e infotainment. El precio base en España arranca en los 26.650 euros.

El nuevo Audi A3 Cabrio

El nuevo Audi A3 Cabrio se distingue por sus proporciones elegantes y deportivas y por su bajo peso. Como todos los Audi descapotables, cuenta con una ligera capota de lona. Opcionalmente dispone de una capa de aislamiento acústico muy efectiva para minimizar el ruido. El techo estándar es de color negro; el techo acústico también está disponible en colores gris, rojo granate y gris piedra. Su accionamiento electrohidráulico despliega el techo en marcha a velocidades de hasta 50 km/h. Cuando la capota está plegada, descansa sobre un alojamiento especial. Un sistema de protección activo protege a los ocupantes en caso de vuelco. Otra característica del Audi A3 Cabrio son sus asientos con regulaciones eléctricas, que hacen que el ajuste sea mucho más fácil para el conductor.

Audi ofrece el nuevo A3 Cabrio con seis motores, tres TFSI y tres TDI, con un rango de potencias que abarca desde los 110 CV (81 kW) hasta los 190 CV (140 kW). La tracción integral quattro se puede combinar con los motores 2.0 TFSI y 2.0 TDI.

Gama de motores

- 1.4 TFSI con 116 CV (85 kW)
- 1.4 TFSI COD ultra con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TFSI y 2.0 TFSI quattro con 190 CV (140 kW)



- 1.6 TDI con 110 CV (81 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 150 CV (110 kW)
- 2.0 TDI y 2.0 TDI quattro con 184 CV (135 kW)

Otras opciones de confort para el descapotable son el sistema de calefacción para la zona del cuello y la tapicería de cuero, con una pigmentación especial para una mayor protección del efecto de los rayos del sol. Los respaldos de los asientos traseros abatibles son de serie en el Audi A3 Cabrio.

El nuevo Audi A3 Sedan ofrece la misma tecnología para el tren de rodaje que el Audi A3. Audi también ofrece numerosas opciones para los sistemas de asistencia al conductor, conectividad e infotainment, así como para el diseño del interior. El precio base en España corresponderá a la versión con motor 1.4 TFSI. Aunque no está definido por completo, se estima que rondará los 33.600 euros.

El nuevo Audi S3

Con diez caballos más de potencia (7 kW), 20 Nm más de par motor y el cambio S tronic Audi ha elevado una vez más el listón con el nuevo Audi S3. El 2.0 TFSI genera ahora una potencia de 310 CV (228 kW) y con cambio S tronic entrega 400 Nm en una amplia gama de revoluciones que va desde las 2.000 a las 5.400 rpm. En combinación con el nuevo cambio S tronic de 7 velocidades, su consumo en el ciclo NEDC ha mejorado alrededor de un 8 por ciento, para quedarse en 6,4 litros de combustible por cada 100 km. Al optimizar aún más el control de los sistemas de dirección y de escape, el Audi S3 es ahora incluso más dinámico. Además del S3, el S3 Sportback, el S3 Sedan y el S3 Cabrio también se benefician de las mismas mejoras.

Los nuevos modelos S3 ofrecen un rendimiento superior y una revolucionaria eficiencia. El cuatro cilindros combina tecnologías de vanguardia: doble inyección en la cámara de combustión y en el colector de admisión, integración del colector de escape en la culata, sistema de alzado variable de las válvulas Audi valvelift y un módulo de válvula rotativa para la gestión térmica.

Acoplado al cambio S tronic opcional de siete velocidades (de serie en el S3 Cabrio), que incluye función de desacoplamiento para marcha por inercia, el Audi S3 acelera desde 0 a 100 km/h en sólo 4,5 segundos. La cifra es de 4,6 segundos para el S3 Sportback y el S3 Sedan, mientras que en el caso del S3 Cabrio es de 5,1 segundos. Con la transmisión manual, el tiempo en esta aceleración corta aumenta en siete décimas de segundo. La velocidad está limitada electrónicamente a 250 km/h.

La suspensión deportiva S con tarados más firmes reduce la altura de la carrocería en 25 milímetros. Tras las llantas de 18 pulgadas de diseño específico S se encuentran los grandes discos de freno, con pizas pintadas en color negro (opcionalmente en rojo) y



adornadas con anagramas S. El control de estabilidad ESC tiene una calibración que le permite actuar con una particular sensibilidad. La dirección progresiva con asistencia eléctrica varía la desmultiplicación para hacerla más indirecta en la posición central, y más directa cuando se realizan grandes giros del volante. El sistema de conducción dinámica Audi drive select es de serie, con la suspensión Audi magnetic ride disponible de forma opcional.

El nuevo Audi S3 cuenta de serie con llantas de 18 pulgadas. A pesar de sus cualidades dinámicas, los neumáticos contribuyen a la eficiencia gracias a su baja resistencia a la rodadura. Alternativamente, Audi ofrece en opción llantas de 19 pulgadas. Para conductores particularmente exigentes se ofrecen unos neumáticos especiales de alto rendimiento con las llantas de 19 pulgadas, puestos a punto especialmente para un comportamiento aún más dinámico.

El nuevo cambio S tronic de siete velocidades

El nuevo Audi S3 transmite la potencia al asfalto a través de un cambio manual de seis velocidades con una ligera carcasa realizada en magnesio, de cortos recorridos y manejo preciso. Como alternativa, Audi ofrece el nuevo cambio S tronic de siete velocidades, con el que el par motor del Audi S3 aumenta en 20 Nm hasta un total de 400 Nm. Al igual que con la transmisión manual, las relaciones son cortas en las marchas inferiores, con una séptima velocidad de desarrollo más largo para reducir el consumo de combustible. El conductor del nuevo S3 controla la transmisión de doble embrague mediante la palanca selectora o con las levas de cambio opcionales en el volante, acabadas en color negro.

Especialmente deportivo por dentro y por fuera

El diseño exterior destaca el dinamismo de la nueva familia S3. La parrilla Singleframe S específica incluye barras horizontales cromadas y el logotipo S; las inserciones están acabadas en gris platino mate. Las entradas de aire inferiores tienen una rejilla con un diseño distintivo, y las carcasas de los espejos retrovisores están acabadas con apariencia de aluminio. La vista lateral se ve acentuada por las estriberas en el color de la carrocería.

En la parte trasera el spoiler específico (versiones S3 y S3 Sportback) o el borde de separación (en el S3 Sedan) añaden otra característica llamativa. El difusor gris platino enmarca las cuatro salidas elípticas del sistema de escape. En la gama de colores, el azul Navarra y el negro pantera metálico con efecto cristal son exclusivos del Audi S3.

Completamente en negro, el interior del nuevo Audi S3 ofrece elegancia y deportividad. Los pedales y el reposapiés son de acero inoxidable. Los indicadores de la instrumentación son de color gris oscuro con agujas blancas; la escala del tacómetro integra el indicador de presión de soplado del turbocompresor.

El logo S en la pantalla del MMI recibe al conductor cuando se acciona el encendido; el Audi virtual cockpit opcional también contiene indicadores específicos. Como opción a los



asientos deportivos, Audi ofrece la posibilidad de instalar asientos deportivos S con reposacabezas integrados e inserciones a la altura de los hombros en forma de diamante.

El equipamiento de serie incluye el sistema de alarma y el climatizador automático deluxe, así como el paquete de almacenamiento para el maletero. Todas las opciones de la gama Audi A3 están disponibles, incluyendo los sistemas de asistencia y de infotainment; la única excepción es el gancho de remolque. El paquete opcional para el interior del S3 incluye detalles acabados en color rojo para los asientos deportivos, las alfombrillas y el marco de las salidas de ventilación.

En cuanto a precios, la nueva gama del Audi S3 arrancará en los 46.400 euros de la versión con carrocería de tres puertas; mientras que el S3 Sportback costará 47.800 euros; el S3 Sedán, 48.500 euros; y el S3 Cabrio, 55.400 euros.

- Fin -

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