

# Provem l'Audi RS3 Sportback: Un Grup B amb pell de compacte

*El compacte més bèstia i potent del mercat*



A l'Audi RS3 l'envolta una aurèola pròpia dels mites | Marc Calvo

Ja en són uns quants d'Audi RS que he tingut la sort de poder provar. El primer va ser el monstruós RS6 amb el V10 de 560 Cv. El segon l'excitant TT RS amb el motor 5 cilindres i 340 Cv, un dels cotxes més divertits que he provat mai.

El tercer, l'Audi RS Q3. Encara que ja tenia clar que pujar a un Audi "Renn Sport" és sempre quelcom especial, el fet que aquest es presentés amb una carrosseria SUV em deixava una mica fred. Seria capaç de comportar-se com s'espera d'un RS? O seria només un exercici de màrqueting en cerca del nínxol de mercat de torn. Doncs no, fins i tot el SUV em va proporcionar les sensacions esperades d'un RS. Ara em toca el nou RS3.

Tots els cotxes "RS" són pioners en equipar les últimes, més avançades i proeses d'enginyeria d'Audi, per tant, els cotxes "RS" podrien ser descrits com "halo vehicles". En la indústria automotriu, els models exòtics, de producció limitada, o els cotxes esportius de baix volum fabricats pels equips de carreres, o de modificació interna (AMG, ///M MotorSport, RS) d'un fabricant, es denominen "Cotxes Aurèola" per l'efecte que produeixen en la venda d'altres gammes més baixes de la marca, ja que, l'usuari en percep els mateixos valors que en les versions més exclusives.



*Encara que és prou discret ja es veu que amaga quelcom especial sota la seva pell Foto: F.Boada*

L'Audi RS 3 Sportback llueix una imatge potent des de qualsevol perspectiva. La graella Audi Singleframe amb forma de bresca i l'anagrama quattro, les àmplies preses d'aire, el pronunciat para-xocs de l'RS 3 Sportback eixampla la part frontal del vehicle i les marcades taloneres representen l'esperit RS.

El marcat spoiler de sostre, el distintiu difusor amb línies verticals, així com els dos escapaments ovals donen força a la cridanera saga. Les rodes de fosa d'aliatge de 48 cm (19 ") amb disseny rotor de cinc braços i els discos de fre ceràmics opcionals al tren davanter reflecteixen el seu extraordinari rendiment.

La corona lluminosa que envolta aquest RS3 prové sense cap mena de dubte de què sota el capó hi trobem el mític motor 5 cilindres Turbo, ni més ni menys, que el motor que feia volar el cotxe que va revolucionar el món dels ral·lis ara fa més o menys quaranta anys per allà els vuitanta. Aquells increïbles Audi Quattro de Grup B, les mítiques bèsties de ral·lis portaven el mateix bloc motor que aquest RS3. Tot i que les primeres versions dels Quattro Sport extreien 306 cavalls (en les primeres versions, en les últimes van arribar als 600 Cv).



*Els escapaments dobles i els difusors deixen entreveure el seu tarannà esportiu Foto: F.Boada*

Així que sota el capó d'aquest RS3. En obrir el capó, ens trobem davant l'evolució de tot un mite. El motor 2.5 TFSI, amb cinc cilindres en línia, una mecànica amb turbocompressor, injecció dual (directa i indirecta) i el sistema de distribució variable Audi valvelift system, que ha guanyat 33 CV enfront de l'anterior versió, arribant ara a entregar 400 cavalls (un Porsche 911 Carrera en té 685 per posar-ho en context) i 480 Nm de parell que es gestionen a través d'una transmissió automàtica de doble embragatge S tronic, de set marxes. A més en aquesta darrera evolució aquest propulsor ha aconseguit reduir el seu pes en 26 quilos, gràcies a l'ús d'un nou bloc d'alumini. La potencia, es transmet a terra a través del sistema de tracció total Quattro.

Si mirem la fitxa tècnica, descobrirem que l'Audi RS 3 Sportback accelera de 0 a 100 en 4,1 segons i arriba als 250 km/h de velocitat punta (autolimitada). Això sí, previ pagament de 1.905 euros, és possible deslimitar-lo que permet arribar fins als 280 km/h.



*Barreja de luxe i esportivitat a l'interior de l'RS3 Foto: F.Boada*

L'interior no és molt diferent del de qualsevol altre A3 que vagi ben equipat, amb un paquet "S" i un bon grapat d'opcions. És una autèntica meravella, tant visualment com al tacte. Com és habitual a la casa alemanya, la qualitat dels materials escollits, els ajustos mil·limètrics de les peces de l'habitacle i en general la disposició de tots els comandaments, és insuperable. En aquesta versió RS, destaquen detalls com el volant multifunció de tres radis folrat amb pell girada amb les lleves del canvi S-Tronic a la darrera. Els pedals són d'alumini i les motlures de símil de carboni, a més ens trobem el logotip RS per a tot arreu. Al llindar de les portes es troba il·luminat l'anagrama RS3.

Els seients esportius en pell Nappa Fina de color negre amb el logotip RS s'inclouen de sèrie i opcionalment poden substituir-se per seients esportius RS amb reposacaps integrats, com els que equipa la nostra unitat. El quadre d'instruments Audi virtual cockpit completament digital i configurable al gust mostra a la pantalla de 12,3 polzades tota la informació. Si es desitja, es mostra una pantalla exclusiva RS amb el compta-revolucions al centre.



*El digital cockpit amb una configuració exclusiva pels RS Foto: F.Boada*

L'espai és correcte perquè quatre adults viatgin amb prou confort i la capacitat del maleter entra també en els "standars" del segment. O sigui que pots arribar a casa i convèncer a qui toqui que t'has comprat un cotxe "normal".

Ens posem en marxa i el 2.5 TFSI de cinc cilindres en línia, amb turbo i injecció directa cobra vida. El primer so que emet ja et deixa clar que si vols guerra en tindràs. De totes maneres arrenca amb suavitat i relatiu silenci. Res els distingeix encara d'un Tfsi de 150 Cv. Com que el primer recorregut que tinc per davant son uns quants quilòmetres d'autopista busco en l'Audi Drive Select el mode ECO. No en té, seria un sacrilegi, clar. Sí que tens un mode Confort, un Auto, un individual i un tercer amb el qual aquest cotxe es mereix anar tot el dia ... el dinàmic.

En aquest sentit, el que més ens sorprèn és la seva capacitat per esdevenir un 'cotxe per a tot', gràcies al control dinàmic de la conducció Audi drive select i, sobretot, si s'opta per la suspensió adaptativa Audi Magnetic Ride. És cert, costa 1.245 euros, però seria l'opció que triaríem del catàleg d'extres si només poguéssim incorporar un.

En l'entorn urbà, per anar a treballar o deixar a portar els nens a l'escola, és plenament utilitzable, malgrat resultar lleugerament menys confortable que un A3 convencional.



*L'RS3 esgarrapa l'asfalt i ni és mou de lloc per ràpid que el facis anar Foto: Marc Calvo*

A la que podem, deixem enrere la ciutat i vies ràpides i anem a cercar tants revolts consecutius com sigui possible. Sortim, com no pot ser de cap altra manera tranquils, i a estudiar el comportament del cotxe. Sorpren als pocs metres, com aquest cotxe disfressat de compacte pel dia a dia es pot comportar com un autèntic esportiu. Les seves prestacions són fàcilment dosificables i d'entrada es comporta com un "vulgar" tracció davantera. Al cap de quatre o cinc revolts te'n adones que el cotxe s'aferra sobre l'asfalt, encara que estigui moll, de tal manera que sembla mossegar-lo. Sembla que sigui capaç de fer girar el món a l'inrevés si trobes prou grip i dones prou gas.

Així és molt fàcil trobar el coratge suficient per trepitjar l'Accelerador. Llavors és quan l'RS és feliç, treu caràcter i et convida a una conducció esportiva sense concessions. Amb el canvi S-Tronic, de 7 velocitats i doble embragatge, en posició Sport i el Audi Drive Select en mode dinàmic, el motor del RS comença la seva sinfonia. A plena càrrega sona greu i descompassat, en reduccions sovint t'obsequia amb uns "pop-poop" i uns esbufecs que fan emocionar recordant els Grup B. Mentrestant, el motor continua empenyent sense descans.



*En carreteres revirades el seu ritme pot ser frenètic Foto: Marc Calvo*

Ara els revolts se succeeixen a ritme frenètic, les rectes que les enllacen se les cruspeix en un tancar i obrir d'ulls. El cos del RS3 ni es mou, no es perceben oscil·lacions. De fet les suspensions també són específiques. Audi ha endurit, i rebaixat, convenientment les suspensions. Tant, que decidim entrar al mode individual configurar-nos les suspensions en mode confort, tot mantenint els altres paràmetres en mode dinàmic. Ara les suspensions reboten un pèl menys sobre l'asfalt i copien millor el relleu i reboten menys al frenar.

Com ha de ser amb un cotxe d'altres prestacions la frenada és tan espectacular com les acceleracions. Frenar els 1.605 quilos que pesa l'RS3 està encarregat a un joc de discos ventilats de 365 mm. de tipus "wave", amb pinces de fre 8 pistons pintades en negre i amb la inscripció RS.

Després d'una bona estona de diversió, i d'intentar constantment posar-hi seny, parem i intentem recuperar l'alè. No sé per què, em dóna per mirar el consum d'aquesta sessió de revolts que ens ha portat des de Sant Mateu de Bages fins a l'observatori astronòmic de Castellallat. Catorze quilòmetres de revolts sense parar, un bon tram, ben coneguts per ser l'escenari del campionat de Catalunya de muntanya.



*Pocs esportius el podran seguir a la carretera. La seva eficàcia és demolidora. Foto: Marc Calvo*

L'ordinador marca 22,9 litres als 100, no està malament. De fet aquesta és una de les poques pegues que una economia normal pot trobar a aquest cotxe. Que en conducció esportiva el consum sigui desmesurat està assumit. Però és que per autovia a 90 km/h de mitjana costa fer-lo baixar dels 9 litres i això ja és més fumut. En conducció en trànsit real i vies mixtes costa mantenir-lo per sota de dos dígitos.

Si busques exclusivitat, prestacions d'esportiu pota negra amb pedigrí sense renunciar l'habitabilitat i polivalència d'un compacte, està clar que a can Audi, han fet un cotxe pensat per a tu, l'RS3.

[galeriadefotos]224[/galeriadefotos]