

PROVA SU STRADA NUMERO 3.625

AUDI A3 SPORTBACK

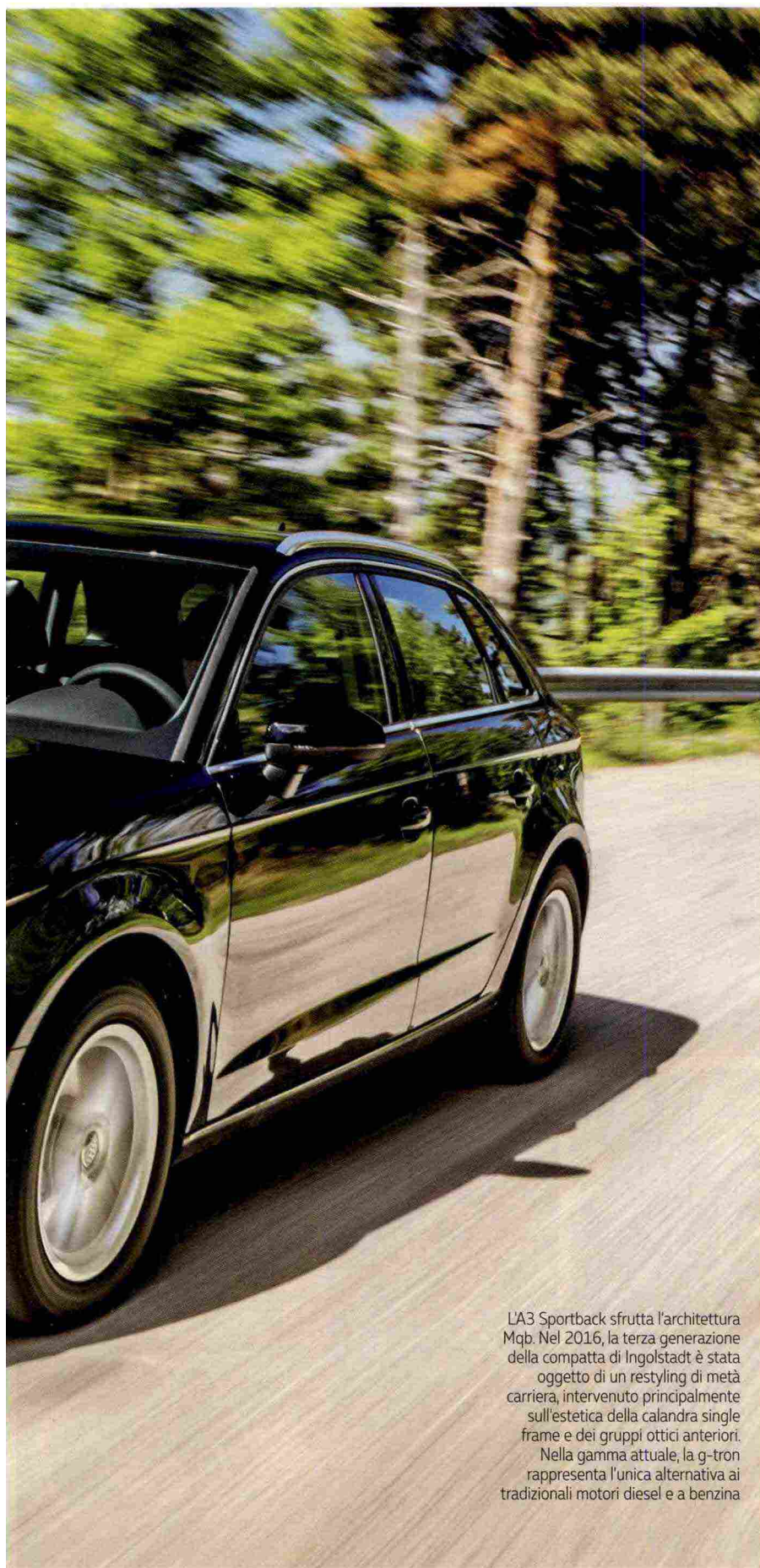
Punta sul pragmatismo del metano, mettendo sul piatto un nuovo motore e una parsimonia notevole. Ben rifinita e piacevole da guidare, non manca di prestanza. Le bombole, però, tolgono spazio nel bagagliaio. E la dotazione è minimal

di Davide Comunello • foto di Lorenzo Marcinnò



30 G-TRON S TRONIC BUSINESS

PREZZO (listino)	MOTORE	POTENZA MAX	CONSUMI (metano)		EMISSIONI CO ₂ (metano)	
€ 31.390	L4 turbob. + met.	96 kW (131 CV)	Omologato	Rilevato	Omologato	Rilevato
	1.498 cm ³		28,6 km/kg	22,8 km/kg	96 g/km	121 g/km



L'A3 Sportback sfrutta l'architettura Mqb. Nel 2016, la terza generazione della compatta di Ingolstadt è stata oggetto di un restyling di metà carriera, intervenuto principalmente sull'estetica della calandra single frame e dei gruppi ottici anteriori. Nella gamma attuale, la g-tron rappresenta l'unica alternativa ai tradizionali motori diesel e a benzina

A qualcuno potrà sembrare l'esperimento di uno scienziato pazzo, di un Victor Frankenstein dell'automobile: incrociare il Dna di una vettura dall'allure 100% premium con i geni del metano, carburante che da sempre è sinonimo di risparmio e concretezza. Sarà pure un'attività eversiva, ma la famiglia delle Audi g-tron fa proprio questo: poggia e si evolve sulle premesse di una coppia che è strana solo in apparenza, portando il pragmatico gas sulle berline dal carattere sportivo (l'A5), sulle familiari ambiziose (l'A4 Avant) e su una compatta dal notevole lignaggio, l'A3 Sportback. Che poi è la protagonista di questa prova. Anzi, di un esperimento che non produce mostri, bensì qualità percepita, guida appagante e risparmio.

SI BADA AL SODO

L'A3 Sportback g-tron finita sotto la nostra lente d'ingrandimento è spinta da un 1.5 TFSI da 131 cavalli, adattato appositamente per quest'alimentazione e abbinato al collaudato cambio automatico S tronic a sette rapporti. L'allestimento è invece un Business, il quale s'incarica subito di tracciare i confini di questo progetto a metano, privilegiando alcune dotazioni e tralasciandone altre per ammorbidire il prezzo d'attacco. Alcuni esempi? La retrocamera è a parte; la strumentazione è analogica; il sistema multimediale Audi Mmi ha il navigatore e la Sim di bordo, ma se si vuole aggiungere anche il supporto per CarPlay e Android Auto (a ulteriore integrazione di un infotainment già molto completo) si paga un extra. In compenso, il climatizzatore bizona con bocchette posteriori è di serie. Insomma, zigzagando nel listino, questa g-tron vuole andare al sodo. Così al sodo da delegare la presenza della frenata automatica di emergenza all'acquisto del cruise control attivo (di serie c'è solo il regolatore di velocità standard) o del pacchetto di assistenza alla guida di livello 2. In ogni caso, l'elenco degli optional, come da tradizione teutonica, è monumentale e può trasformare l'aspetto della vettura o la stessa esperienza di guida: tuttavia, e proprio perché parliamo di un prodotto squisitamente premium, c'è chi potrebbe pretendere qualcosa in più. Fatta questa premessa, l'A3 g-tron è un'Audi in tutto e per tutto: appagante da vedere e da vivere, per merito degli interni comodi e curati nei minimi dettagli; agile nel traffico, reattiva e piacevole ➔

continua a pag. 116

PROVA SU STRADA AUDI A3 SPORTBACK



Pulita e appagante nella sua sobria eleganza, la plancia della g-tron ben rappresenta la qualità made in Audi.

1. Il display multifunzione separa i due strumenti analogici. Il Virtual cockpit - una delle firme tech della Casa - non è disponibile.

2. L'indicatore del metano è stato inserito nella cornice del contagiri. Con la g-tron non si può passare manualmente dalla benzina al gas.

3. Il sistema di navigazione Mmi plus con touch è dotato di una Sim per accedere ai servizi Audi Connect.

4. La plancetta del clima bizona, che prevede anche le bocchette posteriori



La leva del cambio a doppia frizione a sette marce: anche sull'A3 Sportback g-tron la trasmissione automatica S tronic conferma le sue virtù, in primis la fluidità. La modalità manuale si può gestire anche tramite le palette al volante

DOTAZIONI E ACCESSORI

	Prezzi in euro
Prezzo di listino	31.390
Prezzo della vettura provata	32.650
Airbag anteriori, laterali e a tendina	di serie
Autoradio digitale (DAB)	di serie
Avviso affaticamento guidatore	di serie
Barre longitudinali sul tetto	330
Cerchi di lega da 16 pollici	di serie
Climatizzatore automatico bizona	di serie
Comandi vocali	di serie
Fari abbaglianti automatici	170
Fari a matrice di Led	2.200
Fari full Led	1.205
Inseriti di alluminio nell'abitacolo	90
Interfaccia smartphone	435
Interni di materiale pregiato	2.030
Navigatore satellitare	di serie
Pacchetto Assistant system	1.600
Pacchetto esterno lucido	235
Pacchetto fumatori	40
Pacchetto luci	210
Prese USB	65
Regolatore di velocità	di serie
Regolatore di velocità attivo	555
Sedili anteriori regolabili elettr.	860
Sedili anteriori riscaldabili	420
Sensore luci e pioggia	155
Sensori di parcheggio posteriori	di serie
Telecamera posteriore	505
Tetto panoramico apribile elettr.	1.355
Vernice metallizzata	860
Vetri posteriori scuri	495
Vivavoce Bluetooth	di serie
Volante multifunzione con paddle	135

In rosso: presente sulla vettura provata.

Note: 1) Android Auto e Apple CarPlay; 2) include il regolatore di velocità attivo con Stop&Go, il lane assist, la frenata automatica di emergenza con riconoscimento pedoni, gli abbaglianti automatici, il sensore luci e pioggia e il parcheggio automatico; richiede il sistema d'informazioni per il conducente con display a colori (185 euro); 3) comprende la frenata automatica di emergenza.

SOLUZIONI DI ACQUISTO

A CIASCUNO IL SUO ALLESTIMENTO



CLIENTI PRIVATI

Delle quattro versioni dell'A3 Sportback a metano, la Sport e l'Admired sono quelle che puntano alla clientela privata. Sulla Sport (da 32.000 euro), l'insieme di elementi estetici sportivi e cromati è offerto con il 24% di sconto, mentre sulla Admired (da 33.790 euro) il risparmio sale al 70%, grazie a dotazioni aggiuntive come i cerchi di lega da 18", i proiettori a Led, il navigatore Plus e il pacchetto S line. Inoltre, la Casa offre 3.400 euro per fidelizzare coloro che possiedono una vecchia Audi oppure 2.500 euro per l'usato della concorrenza. In più, i concessionari applicano da 3.000 a 4.000 euro di sconto.

(valori Iva inclusa)



ARVAL

Noleggio a lungo termine

Anticipo	€ 5.000
48 rate mensili da	€ 359

Condizioni: sono compresi l'assicurazione completa (Rca, incendio e furto, kasko), la manutenzione ord. e straord., il soccorso stradale, l'assistenza h24, la tassa di proprietà, il ritiro dell'usato, la consegna a domicilio e un cambio pneumatici. Il limite è di 100 mila chilometri in quattro anni.

Audi Financial Services



Noleggio a lungo termine

Anticipo	€ 7.868
36 rate mensili da	€ 316

Condizioni: sono compresi l'assicurazione completa (Rca, incendio e furto, kasko), la manutenzione ordinaria e straordinaria, il soccorso stradale, l'assistenza 24 ore su 24 e la tassa di proprietà. Il limite è di 100 mila chilometri in tre anni. L'offerta è valida fino al 31 luglio.



CLIENTI BUSINESS

Gli allestimenti base (da 30.400 euro) e Business (da 31.390) privilegiano le dotazioni funzionali: sono studiati per le esigenze della clientela d'affari e per il noleggio. La versione Business con il regolatore di velocità, l'assistenza al parcheggio, il climatizzatore automatico e il navigatore è offerta con un sovrapprezzo di 990 euro rispetto alla base, per un risparmio del 69%. I liberi professionisti, gli agenti di commercio e i promotori finanziari ricevono il 13% di sconto, le aziende dal 14 al 16%, i tassisti e i noleggiatori con conducente il 17%. In più, è previsto un cumulo di 3.400 euro per chi ha una vecchia Audi o di 2.500 per la permuta di un usato di altre Case.

M.S.

(valori Iva esclusa)



ARVAL

Noleggio a lungo termine

Anticipo	€ 5.000
36 rate mensili da	€ 319

Condizioni: sono compresi l'assicurazione completa (Rca, incendio e furto, kasko), la manutenzione ord. e straord., il soccorso stradale, l'assistenza h24, la tassa di proprietà, il ritiro dell'usato, la consegna a domicilio e un cambio pneumatici. Il limite è di 60 mila chilometri in tre anni.

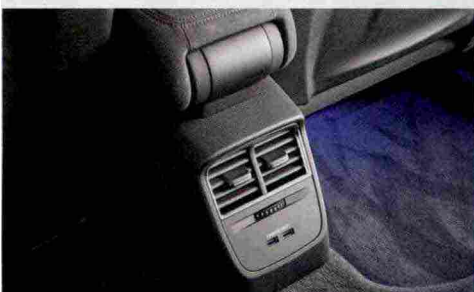
Audi Financial Services



Noleggio a lungo termine

Anticipo	€ 4.237
36 rate mensili da	€ 259

Condizioni: sono compresi l'assicurazione completa (Rca, incendio e furto, kasko), la manutenzione ordinaria e straordinaria, il soccorso stradale, l'assistenza 24 ore su 24 e la tassa di proprietà. Il limite è di 60 mila chilometri in tre anni. L'offerta è valida fino al 31 luglio.



AGOSTO 2019 **QUATTORRUOTE** 115

PROVA SU STRADA AUDI A3 SPORTBACK

CONSUMI

BENZINA, DIESEL O METANO?

	1.5 TFSI benzina		1.5 TFSI metano		1.6 TDI gasolio	
	km/l	€/100 km	km/kg	€/100 km	km/l	€/100 km
Città	13,2	12,10	20,3	4,90	15,7	9,50
Statale	17,5	9,10	27,0	3,70	19,7	7,60
Autostrada	14,6	10,90	22,5	4,40	16,4	9,10
Media	14,8	10,80	22,8	4,40	17,0	8,80

Si risparmia di più con il metano o con il tanto vituperato diesel? Quando la partita si gioca con il portafoglio, tirare in ballo il gasolio è inevitabile. Nel caso dell'A3 Sportback, il riferimento del Centro prove è l'1.6 TDI da 105 cavalli testato a marzo 2014 (al quale è subentrato il 30 TDI da 116), un motore parco ed equilibrato. Tuttavia, come si evince dalla tabella elaborata considerando i prezzi medi del gasolio e della benzina di giugno 2019, il metano non teme alcun competitor, almeno sul fronte del costo a chilometro: per percorrerne 100 a gas, infatti, l'A3 Sportback g-tron richiede mediamente 4,40 euro. Un risultato encomiabile. Con il diesel, di contro, coprire la stessa distanza costa esattamente il doppio. Dunque, il gas conviene sempre e comunque? Non proprio, perché bisogna considerare anche il prezzo iniziale e i valori residui delle due versioni. La g-tron in prova parte da 31.390 euro,

mentre l'1.6 TDI (ora disponibile soltanto in abbinamento al cambio manuale a sei rapporti), sempre in allestimento Business, ne costa 28.940. Ipotizzando una percorrenza di 54 mila chilometri in tre anni, Quattroruote Professional quota il metano a 14.300 euro, mentre il diesel ha un valore residuo pari a 13.500 euro. Calcolare il punto di pareggio è molto complesso per le numerose variabili in gioco (tra le quali, in primis, c'è l'andamento dei prezzi di carburante). Tuttavia, in una simulazione basata sui prezzi di oggi, il diesel consentirebbe di percorrere circa 28 mila chilometri prima di recuperare la differenza di listino rispetto al metano. Infine, la benzina: anche qui i numeri sono interessanti, ma sull'A3 g-tron si tratta più che altro di un supporto che non va molto oltre la definizione di emergenza. Tant'è che ora la vettura ha un'omologazione monovalente a metano, a differenza della precedente versione bifuel.

segue da pag. 113

→ da guidare, con uno sterzo preciso e progressivo; prestante il giusto, grazie a numeri di tutto rispetto nei reparti dell'accelerazione e della ripresa, soprattutto quando si va a metano. Stoccato in tre bombole posizionate sotto il bagagliaio (il quale risente di tale presenza, visto che la capacità non va oltre i 261 litri), il gas garantisce una percorrenza media di oltre 380 chilometri, più che adeguata per una settimana di pendolarismo. E quando il metano finisce (non ci sono commutatori, il passaggio è automatico), la g-tron si affida al serbatoio di benzina di nove litri, che sono sufficienti per fare altri 130 chilometri.

GRANDI RISPARMI

L'elemento che emerge con più forza dall'esperienza con la g-tron, però, è la parsimonia. Con una media di 22,8 km/kg, l'auto in prova permette di viaggiare spendendo davvero poco (vedere il riquadro a sinistra). Certo, con il metano, talvolta, ci vuole pazienza, soprattutto se non si vive nelle regioni settentrionali, dove la rete di rifornimento è più sviluppata. Però, nelle giuste condizioni e con un minimo di pianificazione, il portafoglio sorride. Senza contare che al volante ci si può togliere qualche soddisfazione: la vettura tedesca scatta bene, infonde confidenza e invoglia a fare strada. Insomma, ancora tanta sostanza. E se quest'ultima va a braccetto con l'oculatezza, tanto meglio.



TECNICA

È QUESTIONE DI SERBATOI

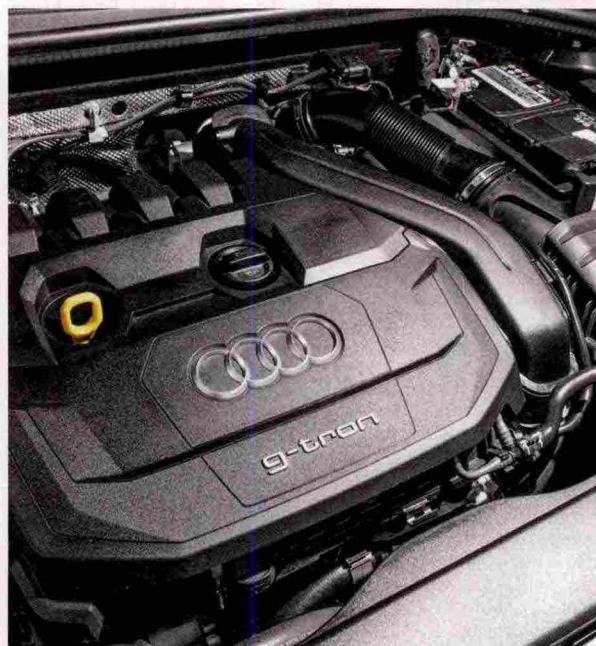
L'A3 g-tron edizione 2019 presenta due novità tecniche importanti. La prima è l'inedito motore di 1.5 litri, che sostituisce l'1.4 e garantisce un incremento di potenza di 21 CV, mentre la coppia di 200 Nm resta invariata. La seconda è l'adozione di una terza bombola, che fa crescere la capienza complessiva da 14,4 a 17,3 kg, con un aumento dell'autonomia media, rilevata con le nostre prove, di 84 km. Ciò, però, ha comportato la riduzione del serbatoio di benzina da 50 a soli nove litri, il che si traduce in qualche fastidio in più nelle zone dove si fatica a trovare il metano. D'altra parte, grazie a questo ridimensionamento, è stato possibile omologare la vettura come monofuel: ciò consente di ottenere la riduzione del 75% della tassa di possesso o l'esenzione totale dal suo pagamento per tre, cinque anni o a vita, secondo la regione d'immatricolazione (i dettagli su federmetano.it). Le due bombole principali per il metano, identiche a quelle montate sul modello precedente, sono di materiale composito (il rivestimento interno è di poliammide a tenuta di gas, un secondo strato di fibra di carbonio garantisce la resistenza meccanica e il terzo, di polimero rinforzato con fibra di vetro, assicura la protezione dai danni esterni), così da risparmiare 54 kg rispetto a quelle di acciaio di pari capacità. Materiale, quest'ultimo, che è invece usato per il terzo

serbatoio: ciò comporta maggior attenzione per le revisioni periodiche, visto che le due tipologie di contenitori seguono strade diverse. Quelli tradizionali di metallo vengono collaudati ogni quattro anni smontandoli (a pagamento) dall'auto e inviandoli a uno dei due centri della Gestione fondo bombole metano (il controllo è pagato da una quota del prezzo del gas), mentre quelli di materiale composito seguono la periodicità della revisione della vettura (la prima volta dopo quattro anni, poi ogni due) e vanno verificati dalle officine della Casa o da quelle certificate senza staccarle dall'auto.

R.B.



Nell'allestimento Business, i sedili anteriori hanno le regolazioni manuali: quelle elettriche sono un optional da 860 euro (475 per il solo conducente). In seconda fila lo spazio per le gambe e la testa non manca, ma si viaggia bene solo in quattro: il quinto passeggero, infatti, deve fare i conti con il tunnel centrale



SCHEDA

Dati dichiarati dalla Casa relativi alla vettura in prova

Motore

- 4 cilindri turbo metano/benzina
- Cilindrata 1.498 cm³
- Potenza max 96 kW (131 CV) a 5.000 giri/min
- Coppia max 200 Nm da 1.400 a 4.000 giri/min

Trasmissione

- Trazione anteriore
- Cambio automatico a doppia frizione a 7 marce

Pneumatici

- Bridgestone Turanza T005 205/55R16 91W
- Kit di riparazione

Dimensioni e massa

- Passo 264 cm
- Lunghezza 431 cm
- Larghezza 179 cm
- Altezza 146 cm
- Massa 1.385 kg

PROVA SU STRADA AUDI A3 SPORTBACK 30 G-TRON S TRONIC BUSINESS

PRESTAZIONI

VELOCITÀ	km/h	
	Benzina	Metano
Massima	206,5	207,2
ACCELERAZIONE		
	secondi	
0-60 km/h	4,8	4,3
0-100 km/h	10,0	9,3
0-120 km/h	13,8	12,9
0-130 km/h	16,2	15,1
400 metri da fermo	17,2	16,7
Velocità d'uscita (km/h)	133,4	136,1
1 chilometro da fermo	31,3	30,6
Velocità d'uscita (km/h)	168,4	171,0

RIPRESA IN D		
	secondi	
70-90 km/h	4,0	3,8
70-120 km/h	9,5	9,0
70-130 km/h	11,7	11,2
30-60 km/h in III	4,4	4,2

FRENATA		
	metri	g
100 km/h a minimo carico	40,1	0,98
160 km/h a minimo carico	96,5	1,04
100 km/h su asfalto asciutto + pavé	46,7	0,84
100 km/h su asfalto bagnato + ghiaccio	112,1	0,35

CONSUMI

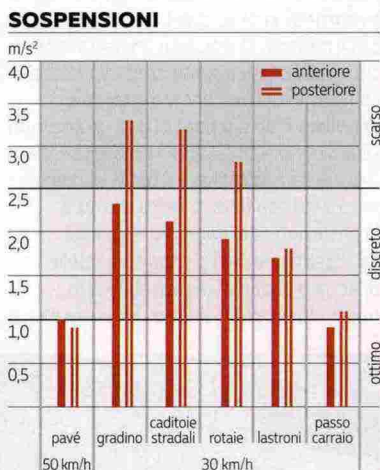
PERCORRENZE IN D		
	km/litro	km/kg
	Benzina	Metano
90 km/h	21,0	32,5
100 km/h	18,9	29,2
130 km/h	13,9	21,5
140 km/h	12,6	19,4

PERCORRENZE MEDIE E AUTONOMIA

Città	km/litro	13,2	km/kg	20,3
	km	118	km	344
Statale	km/litro	17,5	km/kg	27,0
	km	157	km	456
Autostrada	km/litro	14,6	km/kg	22,5
	km	131	km	381
Media rilevata	km/litro	14,8	km/kg	22,8
	km	133	km	386
Media omologata	-	km/kg	28,6	
	-	km	486	

La g-tron è parca: con un pieno di metano si percorrono più di 380 chilometri e se il gas finisce si possono sempre sfruttare i nove litri di benzina, in grado di garantire in media altri 133 chilometri. Con i serbatoi pieni, quindi, l'autonomia supera i 510 chilometri. Infine, trattandosi di un'omologazione monovalente, la Casa non dichiara il consumo a benzina.

CONFORT

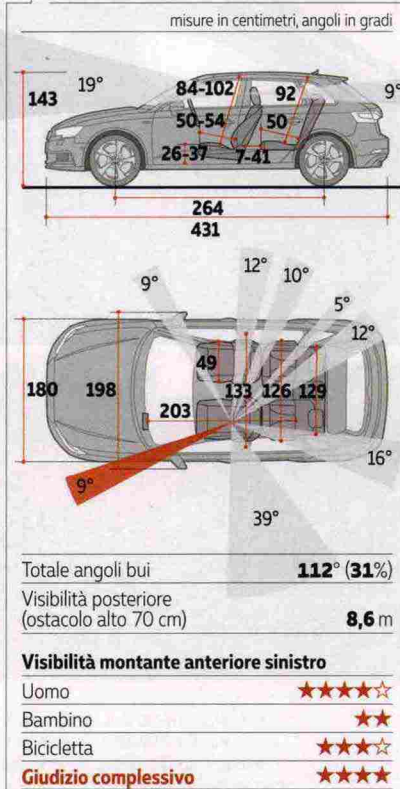


L'abitacolo dell'A3 Sportback g-tron è ben insonorizzato e offre un valido isolamento acustico anche alle velocità autostradali: un frangente, quest'ultimo, in cui si può percepire solo qualche fruscio. Le sospensioni sono generalmente efficaci: quelle anteriori, in particolare, assorbono bene tutti i tipi di ostacoli e assicurano un confort di buon livello.

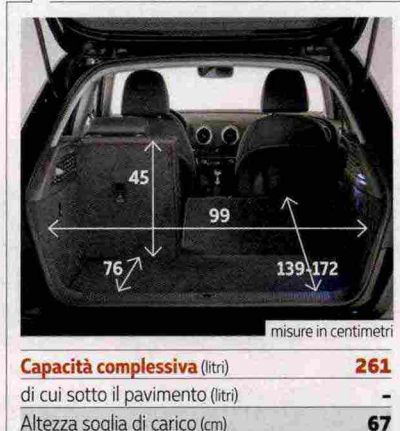
DATI VETTURA

MASSA	
In condizioni di prova (kg)	1.430
Ripartizione massa	
AERODINAMICA	
Cx stradale	0,336
Superficie frontale (m²)	2,101

ABITABILITÀ E VISIBILITÀ



VANO DI CARICO



Per le prove su strada
Quattroruote utilizza



Editoriale Domus
Sistema di qualità certificato
ISO 9001-2015



PAGELLA

POSTO GUIDA

★★★★★

Comodo e ben progettato, vanta allineamenti impeccabili tra piantone, pedaliera e sedile. Le regolazioni manuali sono ampie e precise.

PLANCIA E COMANDI

★★★★☆

Ordine e pulizia, con la solita attenzione per i dettagli e la scelta dei materiali. Tutto è a portata, in equilibrio tra ergonomia e design.

STRUMENTAZIONE

★★★★★

Non c'è il Virtual cockpit, ma l'essenzialità degli strumenti analogici e del display multifunzione non limita le informazioni, tante e complete.

INFOTAINMENT

★★★★★

Mmi, una garanzia: è raffinato e non distrae. L'integrazione per smartphone, però, è un optional: su un'Audi è lecito aspettarsela.

CLIMATIZZAZIONE

★★★★★

Un automatico bizona ineccepibile, dotato di bocchette posteriori: l'efficiente ventilazione assicura il mantenimento della temperatura.

VISIBILITÀ

★★★★★

Buona: la vista sulla strada è sgombra, anche nelle svolte. In manovra è utile la retrocamera, optional assente sull'esemplare in prova.

FINITURA

★★★★★

La solita eccellenza di Ingolstadt, riscontrabile a tutti i livelli: ben fatta, l'A3 g-tron è molto appagante, sia all'esterno sia nell'abitacolo.

ACCESSORI

★★★★★

L'allestimento Business bada al sodo, coerente con il pragmatismo del metano. Forse troppo: molte dotazioni importanti si pagano a parte.

DOTAZ. SICUREZZA/ADAS

★★★

Quasi tutto è a pagamento e assente sull'auto in prova, anche la frenata automatica. Cruise control di serie e livello 2 a richiesta.

ABITABILITÀ

★★★★☆

Le misure interne si traducono in un notevole agio per quattro persone. La quinta, invece, deve adeguarsi al tunnel un po' invadente.

BAGAGLIAIO

★★★☆☆

Ha una forma regolare e i ganci per fissare il carico, però la capacità non va oltre il minimo della categoria per la presenza delle bombole.

CONFORT

★★★★★

Si viaggia comodi e immersi nella quiete, grazie alla valida insonorizzazione e a sospensioni efficaci in ogni condizione.

MOTORE

★★★★★

Il millecinque TFSI è un buon compagno del metano: elastico e con una messa a punto ad hoc, assicura prestazioni più che adeguate.

ACCELERAZIONE

★★★★★

Sprint interessante: quando va a gas, l'A3 scende con disinvoltura sotto i dieci secondi. Per lo scatto a benzina serve un istante in più.

RIPRESA

★★★★★

Anche in questo caso, i numeri mettono in luce l'ottimizzazione per il metano: a gas, infatti, la g-tron riprende velocità con maggior solerzia.

CAMBIO

★★★★★☆☆

L'S tronic a sette marce è una trasmissione di pregio: rapida e puntuale, dà un importante contributo alla guida fluida e gradevole dell'A3.

STERZO

★★★★★

Un comando equilibrato e che ben si sposa con il carattere della vettura. Si apprezza le buone doti di precisione e progressività.

FRENI

★★★★★

L'impianto della berlina tedesca è efficace e ben dimensionato: gli spazi d'arresto sono generalmente contenuti in tutte le situazioni.

COMPORTAMENTO DINAMICO

★★★★★

Un'auto gradevole e dal comportamento sano, sicura, affidabile e governata da un'elettronica attenta e puntuale in tutti i suoi interventi.

CONSUMO

★★★★★

Parsimonia assoluta, come da previsione: per percorrere 100 chilometri basta un pugno di euro. Chi vuole risparmiare è accontentato.

PREGI

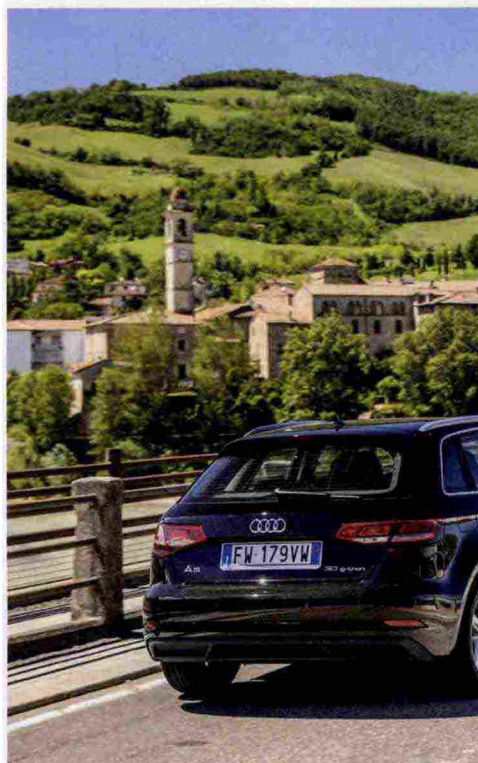
Consumo. Obiettivo centrato: difficile spendere meno per muoversi in auto.
Finitura. Di alto livello, inossidabile punto di forza dell'Audi family.

DIFETTI

Bagagliaio. Ben fatto, ma i serbatoi di gas sotto il piano di carico rubano molto spazio.
Dotazione. Essenziale per la categoria. Meglio affidarsi agli optional.



I proiettori della vettura in prova sono allo xeno: spendendo 1.205 euro, è possibile passare ai fari full Led, mentre la tecnologia a matrice di Led costa 2.200 euro. In quest'ultimo caso, i diodi vengono impiegati anche nei gruppi ottici posteriori. I cerchi da 16" sono di serie: quelli da 17" costano 885 euro, mentre per i 18" si parte da 2.360 euro. Tra gli optional dedicati agli esterni c'è anche il tetto panoramico apribile elettricamente (1.355 euro)



Legenda (vale per tutte le tabelle della prova)
★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Buono ★★★★ Ottimo ★★★★★ Con lode
☆ Vale ½ stella

© Riproduzione riservata