

Nuevo Audi A4: la novena sinfonía

Diseño más anguloso y 'sport' manteniendo la elegancia. Cuatro motores diésel, tres a gasolina y un g-tron Avant a gas natural. Sorprendente coeficiente aerodinámico de Cx 0,23. Estrena la plataforma MLB-Evo preparada para un posible eléctrico o e-tron



Uno de cada cinco coches que vende Audi en España es un A4. Si tenemos en cuenta que es el tercero en ventas tras los A3 y A1, nos daremos cuenta de la importancia de la facturación de un modelo cuyo precio es superior al de los dos primeros. En su octava generación (desde 2008 con un restyling en 2011 hasta hoy) se habrán vendido 75.000 unidades, lo que refleja su importancia.



Quizá por ello, la marca alemana ha dejado de lado las aventuras y ha evolucionado su vehículo en lo esencial, en el fondo, dejando la forma no intacta, pero sí sin un cambio rupturista que pueda suponer aventuras indeseadas en un momento difícil para todos.

Su apariencia exterior pierde algunas de las redondeces estéticas de la generación anterior, conjuntamente con 120 kilos de peso sin ceder su elegancia clásica. Pero en lo que realmente importa, el A4 resultará estar muy trabajado a nivel aerodinámico cuando podamos sentarnos a su volante, sorprendiendo con un coeficiente Cx 0,23 en la berlina y de 0,26 en el Avant, lo que en el último le convierte en el mejor de su segmento.



Quizá más importante aún: llega con motorizaciones de media un 25% más potentes, pero que sin embargo y en conjunto con otras mejoras logran reducir sus consumos en un 21%. En consecuencia, de su rango de potencias de entre 150 y 252 CV se obtiene un rango de emisiones de CO₂ desde 95 g/km hasta 129 g/km, sorprendente por su contención.

Más espacio

El nuevo A4 es 25 mm más largo hasta quedarse en 4.726 mm y suma 16 mm en anchura hasta los 1.842 mm, mientras su altura de 1.427 mm permanece intacta. Consigue una longitud interior mayor en 17 mm con una batalla de 2.820 mm, es decir que ha sido alargada en 12 mm. En las dos plazas delanteras gana 11 mm en ancho de hombros y 24 mm de espacio en altura para la cabeza, además de 23 mm de espacio para las piernas. El maletero de la berlina mantiene sus 480 litros, pero el del Avant se incrementa en 15 litros hasta los 505 litros, aunque alcanza 1.510 litros si abatimos los asientos posteriores.



Más lineal

Todo su diseño parte desde su parrilla Singleframe que ahora es mucho más hexagonal y angulosa, recogiendo la última línea estilística de la marca, y más plana por arriba. Los nervios en «v» del capó y las renovadas entradas de aire inferiores, más fornidas y cuadradas, dejan resaltar a unos faros más estilizados y picudos desde los que parte una línea que recorre todo el lateral y que llega hasta las ópticas traseras para reunirse con la parte inferior del spoiler de la zaga.

Este «hombro» lateral, le viste con una elegancia reposada, mientras su frontal más rectilíneo sugiere deportividad, algo que se repite en su trasera de líneas horizontales y musculadas. Los espejos laterales «flotan» y se separan de las puertas para mejorar la aerodinámica y las tomas de aire inferiores redirigen el aire más eficientemente.



Sus faros integran por primera vez los intermitentes dinámicos: la luz no parpadea, sino que avanza por la tira de leds del faro.

Más potencia

Todos los motores, los tres diésel y los cuatro gasolina han sido renovados, cumplen con la Euro 6 y usan aditivo AdBlue.

Los diésel, de los que entre el 150 y 190 Cv suman el 95% de las ventas, son:

2.0 TDI 150 CV Ultra. 3,7 l/100 km/h y 95 g/km CO₂. (3,8 l/100 km/h y 99 g/km CO₂ en Avant). Todo indica que dado su consumo y nivel de potencia será la auténtica estrella en ventas de la gama.

2.0 TDI 190 CV. 4,1 l/100 km/h y 107 g/km CO₂. Un motor muy equilibrado pensando que cuenta con 40 CV más que el anterior y en cambio tan sólo 0,4 l/100 km más.

3.0 TDI 218 CV. 4,2 l/100 km/h y 110 g/km CO₂. Es el motor de seis cilindros más eficiente del mercado por potencia, consumos y emisiones.

3.0 TDI quattro 272 CV. 4,9 l/100 km/h y 129 g/km CO₂.

Y los gasolina:

1.4 TFSI 150 CV. 4,9 l/100 km/h y 114 g/km CO₂.

2.0 TFSI 190 CV Ultra. 4,8 l/100 km/h y 109 g/km CO₂.

2.0 TFSI 252 CV. 5,7 l/100 km/h y 129 g/km CO₂.

A finales de 2016 llegará un Avant g-tron bivalente en gasolina y gas natural comprimido que montará el 2.0 TFSI DE 170 CV.



Los responsables de Audi no negaron que pudiese llegar un eléctrico o e-tron y en cambio confirmaron que la plataforma MLB-Evo, pensada para acoger sus motores de seis cilindros que van en posición longitudinal, está preparada para incluirlo.

Estos motores se asocian a transmisiones manuales de seis marchas o automáticas STtronic de siete, mientras el de 272 CV lleva una tiptronic de ocho. El doble embrague es nuevo en las automáticas, que además cuentan con la opción de conducción a

vela. A los más conocedores les gustará saber que el A4 monta un diferencial mecánico tipo Torsen, lo que le diferencia, por ejemplo, del nuevo VW Passat.

Innumerables ayudas

Su paquete de ayudas a la conducción es amplísimo. Una de sus grandes novedades es el Asistente de Eficiencia Predictiva que detecta curvas o rotondas y sirviéndose de la información de tráfico es capaz de avisar de cómo ejercer el cambio de marchas para reducir hasta un 10% los consumos.



Por supuesto cuenta con el Control de Crucero Adaptativo (ACC) que mantiene distancia frente al coche que nos precede, mientras el Audi Cruiser City puede parar totalmente el coche si es necesario en caso de impacto inminente, siempre que circule a menos de 40 km/h. El sistema opcional pre sense básico cierra las ventanillas -incluyendo el techo solar-, ajusta los cinturones y enciende la luz de peligro cuando hay riesgo de colisión tanto delantera como trasera.

El asistente de atascos te permite la conducción sin manos hasta los 12 km/h, conservando ayuda de mantenimiento de carril hasta los 65 km/h. También novedad es el asistente de esquivas, que incrementa la asistencia a la dirección para que el «volantazo» sea más efectivo y rápido y evitar un choque. Un asistente de giro nos avisa en los cruces cuando circulamos entre 2 y 10 km/h de si vienen vehículos en alguna dirección. Y el de advertencia de salida cuenta con una luz que se enciende en rojo en la puerta si se acerca un vehículo o bicicleta

cuando vamos a abandonar el coche. El asistente de parking aparca en batería y desaparca en batería.



Interior premium

La sensación en el interior es claramente premium. El tablero es muy estrecho y su espejo interior sin marco pronuncia la sensación de 'flotabilidad'. El salpicadero acoge una tableta desde la que se pueden manejar todos los parámetros del coche, a pesar de cuenta con el gran display digital tras el volante -'Audi Visual cockpit'- conocido del nuevo Audi TT. El conductor contará además con el sistema de proyección de información o Head-up display, con la información más esencial.

Para la iluminación de ambiente pueden elegirse 30 colores diferentes y como su sistema de sonido Bang & Olufsen tiene incluso una opción de sonido tridimensional, la fiesta estará asegurada.



Para el móvil cuenta con un sistema de carga por inducción para los smartphones de última generación, gracias al cual no

hace falta enchufarlo con un cable, sino simplemente depositarlo en un lugar específico de la consola central entre asientos.

Carrocería Avant

Esta va a ser la primera vez que Audi lanza a la vez dos carrocerías -sedán y Avant, en este caso- de un mismo modelo. En su mix de carrocerías en 2014 Audi vendió un 64% de sedanes, un 28% de Avant y sólo un 8% de Allroad.



Las diferencias más importantes entre el berlina y el Avant están atrás y sobre todo en el maletero. Por ejemplo, es posible programar la altura del portón manteniendo apretado el botón 3 segundos, por si nuestro garaje es de altura reducida. Permite bajar los asientos de la segunda fila -partición 40-20-40- de una forma sencilla desde el maletero y tiene luces interiores y redes y ganchos para ordenar nuestras pertenencias.

Los rieles para separaciones van perfectamente colocados y ocultos en un bajo fondo cerca de los asientos. Se puede dar la vuelta a una bandeja para encontrar una superficie dura que no se estropea y que se puede limpiar con facilidad. Además, su bandeja portaobjetos se desliza automáticamente al compás del portón.



Fuente: El Mundo