

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

ASÍ VA EL DACIA DE RALLYS
COMPITE EN EL CAMPEONATO DE
ESPAÑA
POR
25.000 €



Y además...: Todo sobre el
Nuevo Audi TT y la futura
tecnología Mazda Skyactiv 2



Nº 1.856
Del 25 al 31 de marzo
de 2014

PROBAMOS LO ÚLTIMO



◀ Peugeot Partner
Electric

Kia Soul ▼

▼ Kia
Sportage



◀ Jeep
Cherokee



▲ Volkswagen
e-Golf



Audi ▲
S3 Cabrio



▲ Volkswagen
Golf GTE

Audi
S1 ▶



Nissan A fondo
Qashqai
1.6 dCi 130 4x4
La versión
más seductora





CITROËN C4 AIRCROSS



DESDE 15.800€*

CITROËN *prefiere* **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 AIRCROSS: 4,6-5,9/119-146

*PVP recomendado Citroën C4 Aircross 1.6i Stop & Start 2WD Black Attraction (impuestos, transporte, oferta y Plan Pive 5 incluidos) para clientes particulares que se acojan al Plan Pive 5 y que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA finance. Oferta hasta fin de mes en los puntos de venta participantes. Oferta no acumulable. Condiciones en www.citroen.es

CITROËN C4 AIRCROSS. EL CROSSOVER DE CITROËN

Los niveles de exigencia del Citroën C4 Aircross se corresponden directamente con tus ganas de aventura. Si solo te apetece un ligero paseo al centro, lo tienes. Si lo que quieres es huir de él, hecho. Y si un día decides descubrir los límites del horizonte, atravesando todo lo que se te ponga por delante, puedes hacerlo. Pasar de dos ruedas motrices a cuatro o incluso a modo Lock, te permite probar cada día un nuevo destino y una forma diferente de conducción.

SALÓN DEL
AUTOMÓVIL
DE MADRID
20-25 MAYO 2014

**AUTO
ILUSIONATE**
AUTOADASIONATE
**AUTO
EXPERIMENTA**
**AUTO
REGALATELO**

VEHÍCULO NUEVO - VENTA DIRECTA

www.salondemadrid.es

ORGANIZA
IFEMA
Feria de
Madrid

entre nosotros

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



'No dejar títere con cabeza'

La propuesta del comité de sabios sobre la reforma fiscal vuelve a ver en el automóvil una 'mina' de la que seguir sacando dinero para llenar las arcas del Estado.

Ésa es la clave de Manuel Lagares, cabeza visible del comité de sabios y su propuesta sobre la reforma fiscal, encargada por el Gobierno. El documento, de 444 páginas, tiene como principio un sistema más simple y directo que propicie una reducción de las cotizaciones sociales, mientras que a base de retoques en el IVA, y los impuestos directos, pueda financiarse el astronómico déficit de 960.640 millones de euros que es el equivalente al 94 por ciento del PIB. Es obvio que la última palabra sobre las medidas a tomar la tiene el ministro Montoro, siempre eso sí, que su entrada en vigor coincida de forma casual con las elecciones generales. Con este panorama a la vista, entremos en las diferentes tasas relacionadas con el automóvil en este proyecto vestido de globo sonda. Así, según el informe de los expertos y camuflado de tasas medioambientales, llega como objetivo la penalización en impuestos de toda persona o actividad que contamine. Por ejemplo, con el pretexto de una sensibilidad verde, proponen equiparar el tipo de impuesto del gasóleo al de la gasolina. La clave es que el que más contamine, pague más, lo cual puede ser bueno si se hace bien y propicia la renovación de un parque automovilístico viejísimo.

Además, piden con razón que se revisen las diferentes ensaladas autonómicas sobre impuestos ecológicos. En este sentido, los 'sabios' solicitan la creación de un nuevo tributo general sobre el uso de vehículos de tracción mecánica que sustituya los actuales impuestos de matriculación y circulación. No contemplan los beneficios fiscales para el sector del transporte o los agricultores y consideran una vez más, que los impuestos básicos deben estar directamente vinculados con la emisión de gases y ser iguales en todo el territorio nacional. También se apuntan al pago de tasas por el uso de las infraestructuras. Esto aportará 5.000 millones de euros anuales a las arcas del tesoro. En la misma línea y para redondear lo anterior, proponen implantar un impuesto de congestión por circular por el centro de las ciudades, como ya ocurre en Londres. En este sentido y en espera de que las nuevas medidas no aumenten la diferencia de poder circular según el bolsillo de los usuarios, sería bueno que al sector del automóvil, fundamental para la industria del país, le traten como se merece y no se caiga, como dice Germán López Madrid, en una tremenda injusticia al fijar el Impuesto de Circulación.

carta de la semana

DEPORTE DE PAGO

Al paso que vamos, los aficionados a los deportes del motor tendremos que volver a rascarnos el bolsillo si queremos disfrutar de nuestro deporte favorito. Si durante unos años tanto el Mundial de Motos como el de Fórmula 1 han sido retransmitidos en cadenas convencionales, parece -y el primer ejemplo lo tuvimos el fin de semana con el G.P. de Qatar de MotoGP- que habrá que pagar por verlo en directo... o esperar a disfrutarlo en diferido, cuando ya sabes el desenlace de la carrera.

Me parece más razonable que la empresa que haya comprado los derechos los ofrezca de pago, siempre que dé algo diferente, más personalizado y mejor. Pero tengo la sensación de que las retransmisiones acabarán siendo prácticamente lo mismo, pero a cambio, los que queramos verlas, tendremos que pagar. Y el deporte del motor volverá a ser algo semiclandestino.

Una pena.

Ángel Pueyo Bilbao

no te lo pierdas

SECRETOS AL DESCUBIERTO

En muchas ocasiones, el trabajo de los periodistas del motor parece centrarse, casi fundamentalmente, en probar los coches, en analizar su comportamiento; en poner nota al resultado final de miles y miles de horas de trabajo de cientos y cientos de expertos. Pero para llegar a ello es necesario estar al día de los avances y los nuevos desarrollos de las marcas: conocer los secretos de un modelo o una tecnología antes de que llegue al mercado. Para ello, en muchas ocasiones, las marcas organizan jornadas en las que ingenieros, diseñadores y responsables de las marcas nos desgranar muchas de las características que tendrán un nuevo modelo, un motor renovado, una tecnología innovadora... Esta semana coinciden en esta revista dos de estos seminarios técnicos. Por un lado la nueva generación de la tecnología Skyactiv de Mazda, una serie de innovaciones revolucionarias que han colocado a la marca japonesa en la vanguardia en cuanto a la reducción de consumos y emisiones. Pero lejos de conformarse con lo hecho, en Mazda ya trabajan en una nueva fase de desarrollos que hemos podido conocer de primera mano.

También de primera mano hemos visto el nuevo Audi TT, la tercera generación del deportivo alemán que revoluciona este tipo de modelos con importantes innovaciones en términos de carrocería, mecánica o equipamiento. Nosotros hemos podido ver todos esos avances, dispositivos y tecnologías antes, incluso de sentarnos en el nuevo modelo.

Y así, después, cuando probemos el coche tendremos todos los datos para poder analizarlo... Y que vosotros podáis leer la información más completa y detallada.



Síguenos
en...



@motor16_



/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

8
MERCEDES S COUPÉ 63 AMG

Lo más
La versión más deportiva del nuevo S Coupé, cuenta con un 5.5 V8 Biturbo que ofrece 585 CV de potencia. Un auténtico deportivo, bajo una majestuosa carrocería coupé.

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com
Director general:
Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/ Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
GDE
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983
ARI
© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

DE BUENA FUENTE

10
LE MANS
Guerra al consumo
La eficiencia empieza a tener tanta importancia como el ir deprisa en la alta competición. Las 24 Horas de Le Mans 2014 estrenan un nuevo reglamento para que los modelos de la categoría estrella LMP1 reduzcan su consumo drásticamente con la tecnología híbrida como protagonista.

11
CITROËN-PEUGEOT-RENAULT
Objetivo: 2 l/100 km
PSA Peugeot Citroën y Renault, junto a otros protagonistas de la automoción francesa trabajan en común para hacer viable un coche de producción que sólo gaste 2 litros de combustible cada 100 km y tenga un precio asequible.

EN PORTADA

12
AUDI S1 Y S3 CABRIO
Pura garra
La marca alemana extiende su familia S a los modelos más pequeños de su gama. El S1 y el S3 Cabrio se convierten en superdeportivos de pura raza.

16
KIA SOUL
Con más carácter
En julio llegará al mercado la nueva generación del Kia Soul que añade a su original estética, nuevos argumentos tanto tecnológicos como dinámicos.

CUATRO RUEDAS

30
MAZDA
El futuro Skyactiv 2
Recién lanzada sobre los modelos CX5, Mazda6 y Mazda3, la tecnología Skyactiv no sólo se reafirma al nivel más competitivo del mercado, sino que tiene un amplio campo de desarrollo en una segunda y tercera generación en la que ya trabajan los ingenieros de la firma japonesa.

18
KIA SPORTAGE
Se pone al día
El SUV de la marca coreana es un modelo importantísimo que ahora se retoca para seguir manteniendo el éxito en el mercado.

20
PEUGEOT PARTNER ELECTRIC
Reparto ecológico
Peugeot comienza la venta de su Partner Electric, que se fabrica en Vigo. Ofrece correctas prestaciones y una autonomía suficiente para convertirse en una opción ideal para destinarla al transporte urbano.

22
VOLKSWAGEN GOLF GTE
Apuesta eléctrica
El modelo más legendario de VW se incorpora a la familia eléctrica e híbrida. Hemos probado las dos variantes.

25
JEEP CHEROKEE
4x4 genuino
La nueva generación del todoterreno americano mantiene intacto no sólo el encanto de su imagen sino sus posibilidades fuera de carretera.

CUATRO RUEDAS

32
AUDI TT
Vanguardia tecnológica
La tercera generación del Audi TT, el coupé más pequeño de la firma alemana, destaca por una tecnología revolucionaria en términos de carrocería, mecánica y equipamiento. Ya conocemos de primera mano algunos de sus secretos y de las innovaciones que incorporará, con las que pretende seguir siendo un icono en deportividad, seguridad, prestaciones y comportamiento.

26
NISSAN QASHQAI 1.6 DCI 130 CV
Sólidos argumentos
El nuevo Qashqai, con el motor 1.6 dCi le proporciona excelentes prestaciones y un bajo consumo, mientras que su tracción total permite ciertas concesiones ante una eventual excursión 'off road' en familia.



DE CARRERAS

40
DACIA RALLYE CUP
Carreras 'low cost'
La firma perteneciente a Renault desarrolla una copa para iniciarse en

los rallies con el Sandero como base y el objetivo de reducir al máximo los costes.

42
FÓRMULA 1
Previo G.P. de Malasia
La segunda cita de la temporada se celebra en el circuito de Sepang; el objetivo de todos los equipos es seguir el proceso de adaptación a los nuevos cambios reglamentarios y técnicos.

44
A TODO GAS
Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

45
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	8
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	16
La semana	35
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	12, 32
CITROËN	11
DACIA	40
JEEP	25
KIA	16
MAZDA	30
MERCEDES	8
NISSAN	26
PEUGEOT	11, 20
RENAULT	11
VOLKSWAGEN	22

66
EL RETROVISOR
Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45



VERSIONES GTS DE BOXSTER Y CAYMAN

Porsche acaba de desvelar las versiones más deportivas de sus coches de motor central. Se trata del Boxster GTS y el Cayman GTS, dotados del bóxer 3.4 de seis cilindros usado en las variantes S, pero con 15 CV extra: 330 en el modelo de carrocería roadster y 340 en el coupé. El Boxster GTS cuesta 81.039 euros con caja manual y 81.160 con la PDK de doble embrague, mientras que el Cayman GTS cuesta 85.383 euros con caja manual y 85.344 con la PDK.



◀▶Prácticamente todo cambia bajo el capó: turbo, intercooler, admisión, escape...

500 CABALLOS, O MÁS, PARA EL AUDI TT RS

El preparador HPerformance presenta uno de sus trabajos más radicales. Se trata del Audi TT RS con motor modificado —equipa un turbo de mayor tamaño HPXT 510— para que rinda 500 CV de potencia y 67,3 mkg de par máximo, aunque puntualmente puede alcanzar los 72,4 mkg. Y si el cliente lo pide podrían obtenerse hasta 700 CV. Y el chasis recibe amortiguadores Bilstein B16, barras estabilizadoras H&Rn y frenos con los discos cerámicos del R8 GT.

Disponible con tracción trasera o total 4Matic
Mercedes S 63 AMG Coupé: impresionante

El nuevo S Coupé, desvelado en el reciente Salón de Ginebra, refuerza por arriba su gama con la majestuosa versión S 63 AMG Coupé, dotado del motor más potente de la familia BlueDirect: el AMG 5.5 V8 Biturbo de 585 CV —a 5.500 revoluciones por minuto— y 91,8 mkg de par máximo —valor constante entre 2.250 y 3.750 rpm—, que se combina con el cambio automático deportivo AMG SpeedShift MCT-7 —con modos de uso

Controlled Efficiency, Sport y Manual— y con dos tipos de tracción, pues el cliente puede elegir entre la tracción trasera de serie —aceleración de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos, gasto de 10,1/100 km y emisiones de 237 g/km— y tracción total 4Matic —de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos, consumo de 10,3 litros y emisiones de 242 gramos de CO₂—, que en condiciones normales envía un 33 por ciento de par al eje delantero y un 67 al trasero.

En ambas versiones la velocidad punta se ha limitado a 250 km/h y el peso en orden de marcha es de 2.070 kilos, gracias a la rebaja de 65 kilos con la tecnología AMG Lightweight Performance, que incluye el uso de una batería de ion-litio, llantas especiales —de serie monta neumáticos 255/45 R19 delante y 285/40 R19 detrás— o frenos cerámicos, ofrecidos en opción por vez primera y que reducen un 20 por ciento el peso de los discos.

▶▶La versión de tracción trasera equipa suspensión Magic Body Control, mientras que el S 63 AMG 4Matic equipa la Airmatic.



PARA PENSAR

2,85

l/100 km consumió el 308.12 e-THP PureTech 130 CV en un test en Almería

Bajo la supervisión del organismo francés UTAC, el coche, dotado de cambio manual de 6 marchas y con varios pilotos relevándose al volante, recorrió 1.810 kilómetros en menos de 33 horas —a una media inferior a 60 km/h— con los 51,4 litros de gasolina del depósito.



La campaña afecta a 785 coches
Porsche reemplazará el motor del 911 GT3

Tras analizar a fondo las mecánicas de las dos unidades del 911 GT3 versión 2014 incendiadas en las últimas semanas, el fabricante de Stuttgart-Zuffenhausen ha anunciado que reemplazará los motores de todos los coches pertenecientes a esa serie, pues ha comprobado que el problema fue provocado en ambos casos por un tornillo que se aflojó junto a una biela, lo que terminó dañando el cárter y degeneró en una fuga de aceite que causó el fuego.

Cuando la marca alemana tuvo noticia de los dos in-

cidentes advirtió a todos sus clientes del riesgo y solicitó que no se utilizaran temporalmente los vehículos —un total de 785 unidades—, a la espera de que recibiesen noticias de su centro oficial Porsche. Ahora, un motor con el atornillado mejorado

▶▶El motor bóxer del 911 GT3 rinde 475 CV a 8.250 rpm. Entre las opciones figura el paquete Club Sport, con barras, asientos de competición y extintor.



sustituirá al primer motor en todos los 911 GT3, tanto en las unidades ya vendidas

como en las aún no entregadas. Además, la firma especializada en coches

deportivos ha explicado que este fallo no afecta a ninguna otra versión del 911.



Con motores diésel Turbo y Biturbo
Así son los nuevos Opel Vivaro y Renault Trafic

Opel y Renault han presentado al unísono sus nuevos vehículos comerciales de tamaño medio: Vivaro en el de la casa alemana y Trafic en el de la francesa. Desarrollados en paralelo, su fabricación se realiza en

plantas diferentes —el Vivaro se hace en Luton y el Trafic en Sandouville—, y en ambos se destaca una sus-

tancial rebaja de consumo, pues las versiones dotadas del nuevo motor diésel 1.6 con dos turbos secuenciales y doble sistema de refrigeración —deriva del motor R9M Twin Turbo presentado por Renault en el último Salón de Ginebra— gastarán menos de 6 litros de media

menor potencia, con turbo único.

Los nuevos Vivaro y Trafic, que serán lanzados comercialmente en verano, comparten carrocerías —dos

alturas, dos largos y versiones furgón, cabina alargada, piso cabina y transporte de personas—, aunque presentan diseños distintos en frontal, ruedas o interior.

▼La planta francesa de Sandouville, especializada hasta ahora el modelos de gama alta, fabricará el nuevo Trafic.



▶▶La fábrica principal del nuevo Vivaro es la de Luton, en el Reino Unido.

cada 100 kilómetros. No se habla de potencia, pero tanto Opel como Renault han informado que, además, se ofrecerá otro diésel 1.6 de





▲ Audi R18 e-tron quattro, Porsche 919 y Toyota TS040 protagonizan las nuevas caras de la hibridación, pero su puesta en práctica es bien diferente.

30 por ciento menos de combustible para los LMP1

Guerra al consumo en Le Mans

La eficiencia empieza a tener tanta importancia como el ir deprisa en la alta competición. No sólo la Fórmula 1 ha cambiado sus reglas para dar paso a una hibridación extrema, también las 24 Horas de Le Mans 2014 estrenan un nuevo reglamento para que los modelos de la categoría estrella LMP1 reduzcan su consumo drásticamente con la tecnología híbrida como protagonista.

La famosa carrera de resistencia del Automóvil Club del Oeste (ACO) creó la clasificación al Índice en

el año 1959. Ya entonces se premiaba la eficiencia energética: se trataba de recorrer la mayor distancia en 24 horas, consumiendo la menor cantidad posible de combustible. Ahora entra en vigor un nuevo reglamento al que se han adherido los principales favoritos de la categoría: Audi, Toyota y Porsche.

«Este año, los coches admitidos en carrera deberán consumir hasta un 30 por ciento menos de carburante que en 2013, con unas prestaciones equivalentes, sin alterar la competición».

Con estas palabras, Pierre Fillon, presidente del ACO, daba un simbólico banderazo a la edición 2014, que se desarrollará los días 14 y 15 de junio. «No se trata de una evolución sino de una revolución. En la historia de los deportes mecánicos ningún reglamento ha ido tan lejos en la toma en consideración de un elemento mayor como el desarrollo sostenible», añadía.

Los participantes podrán disponer de un máximo de energía proporcionada por sus respectivos sistemas híbridos: 2, 4, 6 u 8 mega julios

por vuelta, según la clase en que estén inscritos. «Vuelta a vuelta, nuestros pilotos deberán respetar unos consumos preestablecidos, sin dejar de luchar por mantener la mejor posición en la pista», dice Wolfgang Ullrich, jefe de Audi Motorsport. Y si en un cuerpo a cuerpo gastan más de la cuenta, luego deberán ahorrar. Desde los boxes, les mantendrán informados por radio.

Personalmente, y después del reciente Gran Premio de Australia de F-1, tengo mis dudas sobre la repercusión en el espectáculo de tanto control sobre el consumo.

Comparativamente, si en 2011 los prototipos con motor de gasolina venían a consumir 6,13 l por cada vuelta al circuito de 13,6 km, en 2014 dispondrán de entre 4,42 y 4,8 l; los diésel gastaban unos 5,26 l y no podrán gastar más de 3,5-3,9. En definitiva, los consumos se reducirán entre un 22 y un 32 por ciento. Y los participantes que superen los máximos establecidos serán penalizados con un 'Stop & Go': desde 10 segundos la primera vez, hasta 120 segundos la cuarta.

Aunque todas se han decidido por la tecnología híbrida y la tracción a las 4 ruedas, «Porsche, Audi y Toyota van a proponer tres configuraciones radicalmente opuestas», decía el piloto de Porsche Romain Dumas, ganador de

las 24 Horas 2010 con Audi. Los responsables técnicos de las tres marcas están de acuerdo en una cosa: son los coches más complejos que han desarrollado hasta ahora.

Audi ha diseñado un sistema híbrido completamente nuevo para su R18 e-tron quattro: ERS-K para recuperar la energía cinética de las frenadas, y ERS-H para convertir en electricidad la energía generada a través del calor del escape. El motor eléctrico mueve las ruedas delanteras, y el V6 TDI (con turbo eléctrico) las traseras.

Para su 919 Hybrid, Porsche recurre como Audi a la hibridación con doble recuperación de energía tipo F-1, y a un esquema de tracción equivalente al del R18. Pero su motor térmico es de gasolina, un compacto 4 cilindros en V turboalimentado.

Toyota empleará un V8 atmosférico de gasolina en su TS040 Hybrid. Estará complementado por un motor eléctrico Aisin sobre el tren delantero y otro Denso sobre el trasero. Frente al volante de inercia de Audi o la batería de ion-litio de Porsche, Toyota empleará supercondensadores para almacenar la energía eléctrica.

Retrocediendo a 1997, cuando salió el primer Toyota Prius, ¿no era ya razonable imaginarse que antes o después la tecnología híbrida protagonizaría también la alta competición?

Híbridos: 20 por ciento de cuota global

Según Takeshi Uchiyamada, responsable técnico del primer Toyota Prius y actual presidente de la marca japonesa, «los automóviles híbridos pronto alcanzarán una cuota de mercado a nivel global del 20 por ciento, frente al 13-14 por ciento actualmente».

Hasta el momento, Toyota y Lexus han fabricado 6 millones de automóviles con tecnología híbrida. El Prius es su modelo más vendido; sólo en EE UU se comercializaron 234.000 unidades en 2013. En Europa, durante 2013 se vendieron 214.000 híbridos de todas las marcas, representando un incremento de un 40 por ciento frente a 2012.



SE DICE...

El futuro Mazda MX5 se comercializará a finales del año 2015

...SE PODRÍA DECIR

La marca japonesa podría empezar ya este mismo año 2014 a desvelar algunas de las particularidades de la nueva generación de su deportivo icónico. En vez de un concepto, como hizo con sus 3 modelos más recientes, podría dar a conocer el chasis de ese futuro MX-5, en el que tendrá una gran importancia el aligeramiento de peso bajo los criterios Skyactiv. La repercusión sería doble, ya que ese chasis lo utilizará también una marca de la órbita Fiat sobre un roadster propio; en su día se anunció que sería un Alfa Romeo, pero las últimas declaraciones de Sergio Marchionne daban a entender que podría tratarse de un Abarth. Las respectivas respuestas empezarán a desvelarse dentro de pocas semanas.

GRUPO VW: 100 NOVEDADES HASTA 2015

Durante este año y el siguiente, las marcas del Grupo Volkswagen lanzarán modelos clave como el nuevo Passat, el Audi A4 y el Audi Q7, el Porsche Macan y la versión híbrida enchufable del Porsche Cayenne, los nuevos Skoda Fabia y Skoda Superb, y el Seat Ibiza.



▲ El concepto Peugeot 208 FE constituye un interesante banco de pruebas de cara al aligeramiento de peso, la mejora de la aerodinámica, etc.

PSA Peugeot Citroën y Renault trabajan en común

Diseñan el coche que gastará 2 l/100 km

La guerra al consumo es la prioridad del automóvil moderno, y bajo la misma bandera se asocian hasta los competidores más acérrimos. Es el caso de PSA Peugeot Citroën y Renault, junto a otros protagonistas de la automoción francesa, como Valeo, Faurecia, Plastic Omnium o Michelin. Su objetivo es sentar las bases para hacer viable un coche de producción que sólo gaste 2 litros de combustible cada 100 km y tenga un precio asequible.

El coche de los 2 litros a los 100 km es el proyecto más destacado de los 34 presentados por Nueva Francia Industrial al Gobierno del vecino país. Jean-Marc Ayrault, primer ministro francés, lo respalda, y en palabras del ministro de Industria, Arnaud Montebourg, «permitirá relanzar la economía del automóvil en Francia».

Sobre esta idea se viene trabajando desde 2012, y ya se han definido buen número de sus líneas maestras, con dos ejes principales: reducción del gasto energético global del

modelo, y mejora de la eficacia energética del motor. Se trataría de un vehículo del Segmento B, tipo Citroën C3, Peugeot 208 o Renault Clio, que pudiera llegar a la producción en serie en el horizonte de 2018-2020: un modelo de gran difusión sin tener que recurrir a costosas tecnologías. «Se trata de ofrecer un vehículo que consuma 2 l/100 km a un precio de 12.000-15.000 euros», dice Philippe Doublet, secretario general de la Investigación y del Plan Tecnológico de Renault.

En términos de emisiones de CO₂, esos 2 l/100 km de consumo vienen a significar 46,4 g/km en un vehículo con motor de gasolina. Recordemos que las emisiones medias fijadas por la Unión Europea para 2021 son de 95 g/km. Es decir, el coche de 2 l/100 km tendría una importancia estratégica para ayudar a los fabricantes a cumplir las exigencias comunitarias. No sería de extrañar que ya en el Salón de París de este año las marcas francesas presentaran los primeros

conceptos antecesores del coche de 2 litros.

«Construimos la Francia de los vehículos ecológicos, económicos y populares que consu-



▲ No es ninguna utopía pensar para el año 2020 en un modelo de producción del tamaño de un Renault Clio que sólo gaste 2 l/100 km y cueste 12.000-15.000 euros. Actualmente, el Citroën C3 1.4 HDi homologa un consumo medio de 3,4 l/100 km.

Cuando 10 kilos suman 1 gramo

El aligeramiento es una de las exigencias irrenunciables para hacer realidad el coche de 2 l/100 km. Hablando en términos de emisiones de CO₂, por cada 10 kilos que se reduce el peso, las emisiones de CO₂ disminuyen 1 gramo. O lo que es lo mismo: con un trabajo global de reducción de la masa de 100 kg, las emisiones de CO₂ disminuyen 10 gramos. Neumáticos, ayudas a la conducción, etc son otros de los apartados en los que se trabajará para alcanzar el objetivo.

PROGRESIÓN DE INFINITI

La marca de lujo de Nissan aspira a ampliar su presencia en el mercado 'premium'. Si en 2012 y 2013 vendió respectivamente 172.000 y 183.000 coches en todo el mundo, para 2014 prevé que sean 200.000. A largo plazo, en 2020, su objetivo es llegar a 500.000.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



BAJO UN ASPECTO BASTANTE DISCRETO, LOS S1 Y S1 SPORTBACK



ESCONDEN UN EXTRAORDINARIO CONCENTRADO DE TECNOLOGÍA

Potencia y control en formato mini



Hay dos o tres coches en el mercado con el tamaño del Audi A1 que superan los 200 caballos de potencia. Sin embargo ninguno de ellos ofrece las prestaciones del S1, ni la calidad, ni un sistema de tracción total tan eficaz como el del pequeño deportivo de Audi.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con potencia y control se domina cualquier carretera, si además, se contiene el peso, se gestiona bien el consumo y se alcanza un grado satisfactorio de comodidad, el cóctel tiene todos los ingredientes para convertirse en la combinación definitiva sobre ruedas en un tamaño inferior a los cuatro metros.

El Audi S1 tiene todo lo que se le puede pedir a un deportivo en tamaño mini. Tiene la potencia, nada menos que 231 caballos procedentes de un 2.0 TFSI de rendimiento sorprendente por su empuje desde bajas vueltas. Tiene el control total, el que le proporciona el sistema de tracción quattro fruto de la experiencia de la marca y puesto a punto de forma específica para el pequeño de los Audi. Su peso, 1.315 kilos (1.340 el Sportback), se ha conseguido

mantener por debajo de los 1.350 kilos (aunque es un poco más grande, un Mini Paceman John Cooper Works All4 está en los 1.475 kilos). Y tras un buen puñado de kilómetros por nieve y asfalto cambiante y a veces muy roto, podemos asegurar que los S1 no son coches incómodos.

El cliente de un S1 no va a preocuparse demasiado por el consumo, busca una 'hormiga atómica' que se muestre implacable con sus compañeros de asfalto y el peaje a pagar ya sabe que siempre va a ser un gasto más elevado de lo habitual. Sin embargo el consumo homologado no parece ninguna locura, pues no pasa de 7,1 l/100 km de media, y durante nuestra toma de contacto y sin pasar de 120 km/h, aunque con numerosos adelantamientos combinando 5ª y 6ª y una presión sobre el acelerador no muy constante, el ordena-

dor marcó al final 8,5 l/100 km de media, una cifra razonable que se acerca mucho más a lo que se va a encontrar en condiciones normales de conducción el propietario de esta joyita.

Aunque parezca un A1 como los demás, sólo que un poco tuneado, lo cierto es que los S1 encierran un despliegue de tecnología sin precedentes en este tamaño y también por fuera los más 'tifosi' van a saber distinguir los cuatro detalles que marcan la diferencia. Para empezar recurren a un eje trasero multibrazo frente al esquema de eje de torsión con brazos tirados más sencillo y menos eficaz de sus hermanos más modestos. Además de aportar mayor eficacia, permite alojar el sistema Haldex de embrague multidisco hidráulico junto al diferencial del eje trasero.

El bloqueo electrónico de diferencial, con control selectivo de par para cada rueda, es una función del control de estabilidad y complementa el trabajo del embrague multidisco con la intervención del frenado selectivo adicional en las ruedas del interior a la curva, algo que se aprecia con claridad en las situaciones más com-



▲ Los asientos deportivos S con reposacabezas integrados son opcionales. El maletero de 270 litros se puede ampliar abatiendo los respaldos traseros. La calidad es excelente.

PRECIO **34.200 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
162 Y 166 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:
9,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

▲ Agilidad y facilidad de conducción. Eficacia tracción total. Calidad de segmentos superiores.

DEBE MEJORAR

■ Sin cambio S-Tronic ni en opción. Espacio para piernas detrás. Sin rueda de repuesto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TFSI
Disposición	Del. Transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	231/6.000
Par máximo/rpm	37,7/1600-3000
Tracción	Total permanente
Caja de cambios	Man. de 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	215/40 R17
Peso (kg)	1.315
Long./Anch./Alt. (mm)	3.975/1.740/1.417
Capacidad del depósito (l)	45
Volumen del maletero (l)	210/860
De 0 a 100 km/h (s)	5,8
Velocidad máxima km/h	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,0



prometidas. También encontramos una dirección asistida electromecánica revisada para facilitar el giro, un depósito de gasolina partido y adaptado al nueve eje de transmisión, la ausencia de rueda de repuesto para dejar espacio libre al sistema y el Audi Drive Select de serie que permite ajustar el 'setup' del coche a nuestras pre-

ferencias, incluida una suspensión regulable de serie.

Los S1 y S1 Sportback son divertidos y seguros pero no desmesurados, tremendamente eficaces pero muy agradables y fáciles de conducir. Son ágiles en ciudad y fáciles de aparcar, pero si por casualidad se presenta una buena carretera de cur-

AUDI S1 SPORTBACK

5 puertas por 730 euros más

Audi también ha querido ampliar la gama S1 a la versión Sportback con carrocería de 5 puertas. En este caso al pesar 25 kilos más, se pierde una décima de aceleración que pasa de 5,8 a 5,9 segundos en el 0 a 100 km/h y se aumenta otro poquito el consumo medio, que pasa de 7,0 a 7,1 l/100 km. El único rival que encuentra el S1 Sportback es el Mini Countryman John Cooper Works All4 con una potencia de 218 caballos, tracción total y un precio de 37.800 euros, es decir unos 3.000 euros más caro que el Audi. Claro que el Mini es 18 centímetros más largo, sus plazas traseras son algo más generosas y su maletero es 80

litros mayor. Sin embargo en lo referente a rendimiento o consumo el Audi S1 Sportback supera al Countryman con holgura. Por ejemplo, en la aceleración de 0 a 100 km/h el Audi emplea 5,9 segundos frente a los 7,0 de su rival. El Mini también consume algo más por su mayor peso y se va a los 7,4 l/100 km. La versión Sportback del S1 cuesta 34.930 euros y como su hermano de 3 puertas, también incluye tracción total quattro, cambio manual de 6 velocidades, faros nuevos y 'Audi Drive Select' de serie. El S1 Sportback llegará a España el próximo mes de mayo.

▶▶ Las versiones Sportback de 5 puertas también están disponibles en una gama de colores muy vivos.



◀ El sistema de tracción total Haldex que utiliza el S1 resulta especialmente eficaz en superficies deslizantes.

vas, los S1 son capaces de plantar cara al superdeportivo más preparado. Quizá hemos echado de menos un cambio automático S-Tronic que la marca dice no haber utilizado por cuestiones de peso. Nosotros pensamos más bien en falta de espacio y en un precio que se habría incrementado aún más a los ya de por sí respetables 34.000 euros que hay que pagar. Sin embargo termina siendo un precio competitivo si lo comparamos con su rival más directo el Mini Paceman John Cooper Works All4 que cuesta 5.000 euros más con menor potencia y prestaciones.

Aunque Audi vendió 330 unidades de un A1 Quattro más potente, el S1 que se venderá sin límite de unidades a partir del mes de mayo, permite hablar de una gama con tracción total en todas y cada una de las carrocerías.



GRAN EXCLUSIVIDAD Y DEPORTIVIDAD EN 4,43 METROS DE LARGO



PRECIO **53.300 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
165 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
9,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Agrado de uso. Tracción total. Prestaciones. Capota de gran calidad accionable hasta 50 km/h.

DEBE MEJORAR

- Altura del maletero con techo plegado. Visibilidad por espejo interior. Detalles equipamiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TFSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	300/5500-6200
Par máximo/rpm	38,8/1800-5500
Tracción	Total
Caja de cambios	S-Tronic, 6 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos autovent.
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.620
Batalla (mm)	2.631
Long/Anch/Alt (mm)	4430/1790/1390
Capacidad del depósito (l)	55
Volumen del maletero (l)	245/285
De 0 a 100 km/h (s)	5,4
Velocidad máxima km/h	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,1

▲ Las proporciones del S3 Cabrio están muy conseguidas y el interior está muy cuidado. Siguen estando de moda los volantes achatados por debajo pero es más un recurso estético que otra cosa. El cambio automático S-Tronic es de serie.

Sin rivales

Con 300 caballos, 4 plazas, tracción total y cambio S-Tronic, el Audi S3 Cabrio es único en su clase porque ninguno de sus rivales puede ofrecer nada similar. El descapotable con techo de lona llega en septiembre por 53.300 euros.

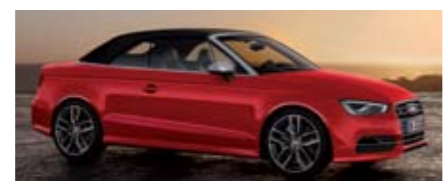
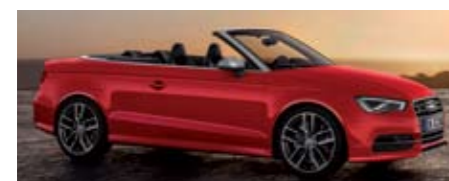
Andrés Mas | amas@motor16.com

En septiembre se comienza a vender en España el nuevo Audi S3 Cabrio por un precio fijado en 53.300 euros, es decir por 11.360 euros más que el A3 Cabrio más potente y equipado hasta ahora con tracción delantera, 180 caballos y cambio S-Tronic. Pero la progresión es brutal y esa abultada diferencia queda justificada por un motor de 4 cilindros con 300 caballos y un rendimiento sensacional y, sobre todo, por una tracción a las cuatro ruedas que marca la diferencia

y deja al S3 Cabrio sin rivales en un segmento en el que resulta imposible encontrar un modelo compacto descapotable de esa potencia combinada con tracción total.

Conducir el S3 Cabrio es una gozada porque todo en este modelo va encaminado a mantener constante una sonrisa de oreja a oreja en su conductor. Un conductor que va a disfrutar del deportivo alemán vaya deprimado o despacio, con capota o sin ella. Desde la imponente aceleración aderezada por la rapidez del cambio automático de doble em-

brague, hasta la extraordinaria estabilidad lograda con un buen reparto de pesos, un sistema de tracción total muy eficaz y un sistema 'Audi Drive Select' que permite adaptar diferentes parámetros a las condiciones de la carretera y gustos de conductor. Además, respecto a un A3 Cabrio 'normal', la altura de la carrocería se ha rebajado 25 mm gracias al tren deportivo S. Y aunque el sonido que emana de los 4 escapes es espectacular, el techo de lona muy ligero y a la vez robusto, cuenta con una capa de espuma aislante con muy buenas características insonorizantes. Además, el techo se puede accionar en marcha hasta 50 km/h. Lástima que el maletero que queda disponible con el techo plegado tiene poquísima altura y la visibilidad por el espejo interior es algo escasa. Pero esas pegadas no consiguen que el propietario del S3 Cabrio deje de sonreír mientras conduce.



▲ La capota de lona de gran calidad utilizada por el S3 Cabrio se puede abrir y cerrar en marcha hasta 50 km/h y para su fabricación se ha recurrido a materiales como magnesio, aluminio y acero.

NUEVO RENAULT CLIO

PASIÓN POR LA TECNOLOGÍA



CAJA AUTOMÁTICA EDC
MOTORES ENERGY STOP&START
R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

Renault España YouTube Renault ESP



R-Link con navegador e internet. Tableta multimedia con pantalla táctil de 7" con navegador TomTom® e internet, sistema de reconocimiento vocal, telefonía manos libres Bluetooth®, aplicaciones conectadas, emails, etc.

DRIVE THE CHANGE



Gama Nuevo Clio: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 6,3. Emisión CO₂ (g/km) desde 90 hasta 144.

*Equipamientos según versiones. **Toda la gama Renault Clio se puede acoger al Plan PIVE-5 excepto la versión Renault Clio RS.

Renault recomienda elf

No se puede decir que el primer Kia Soul no tuviera carácter; pero tal vez echaba el resto en el aspecto estético y dejaba un poco de lado otras características. Ahora, la nueva generación mantiene el peculiar diseño pero lo acompaña de tecnología y dinámica para crear un SUV compacto con mucha personalidad.



Interior con materiales de buena calidad. Sobre las salidas de aire, los altavoces del nuevo equipo de audio.

EN EL INTERIOR EL CUADRO CUENTA CON UNA GRAN PANTALLA DE 8 PULGADAS. IMAGEN SUS FORMAS SIGUEN SIENDO PECULIARES Y AYUDAN A UN INTERIOR MUY AMPLIO



El maletero ha crecido hasta los 354 litros, pero cuenta con una tapa bajo la que hay un organizador de carga. Esta tapa le resta volumen. Los respaldos traseros se abaten para aumentar la capacidad de carga.



Mucho más carácter

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En 2008, Kia se lanzó a una aventura a la que llegó, tal vez, demasiado pronto, la de los SUV compactos. El modelo con el que llegaba era el Soul, un compacto de peculiar estética, mezcla de todocamino y de monovolumen que, tal vez por esa 'indefinición' no alcanzó en Europa el éxito esperado.

Pero la marca coreana ha visto que ese grupo de modelos en el que fue pionera se ha convertido en la locomotora del mercado. Valgan un par de datos: en 2008 este tipo de modelos sumaba 4 integrantes de diferentes marcas. En 2014 son 12 y para 2016 se esperan 18 modelos dispuestos a luchar por una tarta de mercado cada vez más apetitosa. Porque, y este es el otro dato, en un mercado como el europeo en el que las ventas han caído en general, los SUV han crecido exponencialmente

y han doblado su cuota del 5 al 10 por ciento.

Vista esta evolución, y teniendo los 'mimbres', no extraña que Kia vuelva a la carga con sólidos argumentos para plantar cara a rivales de la talla del Nissan Juke, Renault Captur, Peugeot 2008, Opel Mokka... y a los que vayan llegando. El nuevo Soul se reconoce inmediatamente

porque sus líneas maestras no han cambiado. Pero también se aprecia con facilidad que es completamente nuevo. Se ha apostado por una estética SUV —se acabó lo de navegar entre dos aguas— y por dotarle de elementos, tanto de diseño, como tecnológicos o dinámicos para que pueda ser un éxito. Respecto al anterior Soul, crece 20

centímetros, que se traducen directamente en un interior más amplio, perfecto para cuatro pero que acoge sin problemas detrás al quinto ocupante.

En el exterior la imagen es mucho más personal, con más carácter. El frontal reinterpreta la clásica parrilla de los Kia, pero añade una zona inferior de entrada de aire en negro, con los antinieblas en los bordes, que es su aspecto más característico. Un embellecedor en negro recorre a modo de protector de bajos la parte inferior del coche y los pasos de rueda para convertirse en una especie de defensa que da también personalidad a la trasera. La vista lateral destaca por las nuevas llantas y la línea de techo, suspendida en la parte delantera. Para garantizar la máxima personalidad, la gama contará con 11 colores exteriores y cuatro posibles combinaciones de colores de techo y carrocería. En el interior

la principal novedad en un cuadro de instrumentos presidido por una enorme pantalla táctil de 8 pulgadas desde la que se controlan diferentes funciones del vehículo. También un nuevo volante multifunción permite al conductor acceder a diferentes parámetros sin soltar las manos del mismo, como por ejemplo, manejar los dispositivos conectados. El acabado es impecable, con materiales de calidad, un plástico mullido más que apa-

rente combinado con zonas en cuero en función de la versión. También ofrece un nuevo equipo de sonido Infinity. El apartado tecnológico se concreta, además de en los aspectos multimedia, en ayudas a la conducción, como el sistema de aviso de cambio involuntario de carril, conexión automática de luces largas que controla el deslumbramiento si circula un coche de frente, asistente de parking en línea y en batería.

Los motores son conocidos: un 1.6 GDI de 132 caballos en gasolina y un 1.6 CRDI de 128 en diésel. Con opción de cambio manual o automático, ambos de seis velocidades, ofrecen buenas prestaciones y unos consumos acordes: 4,8 l/100 km el diésel y 6,5 el gasolina.

En el aspecto dinámico se nota la nueva plataforma —sobre la base del Cee'd— con un chasis que gracias al uso de aceros de ultra alta resistencia mejora la rigidez torsional y las vibraciones que se transmiten al habitáculo. La suspensión McPherson delantera va ahora montada sobre un subchasis para filtrar mejor y los amortiguadores traseros, más largos, mejoran el confort pero también ofrecen una circulación más precisa. Precisión

a la que ayuda la dirección, cuya dureza se puede regular en función de tres modos de uso: Normal, Comfort y Sport.

Durante la presentación del nuevo Kia en Sicilia, ha demostrado en marcha ese salto de calidad que se adivina en sus características técnicas. Mucha comodidad en marcha, suspensiones que filtran bien lo que pasa debajo de las ruedas y un buen compromiso entre confort y estabilidad. Los motores de elevada potencia y buen par —sobre todo el diésel— recuperan muy bien y ofrecen prestaciones muy respetables.

Aún sin concretar precios ni versiones para el mercado español, el nuevo Soul llegará en julio dispuesto a demostrar que esta vez sí llega a tiempo.

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO ₂		
EMISIONES OFICIALES: ENTRE 125 Y 170 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 4,75 A 9,75 %		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Acabado y amplitud interior. Comportamiento muy sano. Motores potentes y agradables.	-
		Antena de la radio obsoleta. Configuración del maletero. Falta de un motor de entrada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 GDI	1.6 CRDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.591	1.582
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	132/6.300	128/4.000
Par máximo/rpm	16,4/4.850	26,5/1.900-2.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 vel o auto 6 vel	Manual 6 vel o auto 6 vel
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.212	1.308
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.140/1.800/1.593	4.140/1.800/1.593
Capacidad del depósito (l)	54	54
Volumen del maletero (l)	354-1.367	354-1.367
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	11,2
Velocidad máxima km/h	185 (Auto: 180)	180 (Auto: 177)
Consumo mixto (l/100 km)	6,5 (Auto: 7,6)	4,8 (Auto: 6)

Si quieres más información y fotos del nuevo Kia Soul entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21935/Kia-Soul



PRECIO: desde **15.200 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE **139 A 189 g/KM**
IMPUESTO MATRICULACIÓN: **4,75% A 9,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Gama de motores, amplitud y acabado. Comportamiento en marcha. Precio

DEBE MEJORAR

- Cambios demasiado discretos. 4x4 sólo en versiones más potentes

Se pone al día

Es tal el éxito del Sportage (supone más de un 30 por ciento de las ventas de Kia) en nuestro país, que la marca no se ha planteado una gran remodelación. Simplemente unos pequeños retoques para seguir contando con el favor del público.

J. Montoya | jmontoya@motor16.com

El Sportage es sin duda el modelo clave de Kia, un coche que ha supuesto el gran éxito de la marca en nuestro mercado. Un modelo que sigue de plena vigencia –es el tercero más vendido de su segmento en Europa– y que por lo tanto, no sufre una remodelación profunda, sino que se ve sometido a una serie de pequeñas mejoras para ponerlo al día.

En el exterior destaca la nueva parrilla tridimensional en el mismo estilo que el resto de modelos, los pilotos traseros con tecnología led y una nueva gama de llantas para personalizarlo.

En el interior, nuevos mate-

riales y acabados –se utilizan en el salpicadero plásticos mullidos de estupendo tacto– y un nuevo panel de instrumentos para las versiones básicas con pantalla de 4,3 pulgadas. También está disponible una pantalla táctil de 7 pulgadas. Las tapicerías también cambian y se permiten diversas posibilidades para combinar, por ejem-

plo, cuero con ante. También recibe pequeñas mejoras en ingeniería con la utilización de un subchasis delantero montado sobre casquillos o una estabilizadora modificadas destinadas a mejorar el confort pero también la estabilidad del SUV coreano fabricado en Europa.

No hay novedades en el apartado de motores ni en los

tipos de transmisión. Cuenta con tres variantes diésel, un 1.7 CRDI de 115 CV y un 2.0 CRDI de 136 ó 184 CV. En gasolina, un 1.6 GDI de 135 CV. Las cajas de cambio pueden ser manual o automática de variador continuo (ésta sólo con las variantes diésel 2.0), ambas de 6 velocidades. En cuanto al tipo de tracción, puede ser delantera (sólo en 1.7 CRDI, 2.0 CRDI 136 y 1.6 GDI) o total (2.0 CRDI de 136 y 184 CV)

Motores de buen andar y más que suficiente potencia, el Sportage preferido por los españoles seguirá siendo el 1.7 CRDI, pues sus 115 CV son perfectos para un uso cotidiano. El nuevo Sportage está ya en el mercado con unos precios que son otro de sus grandes atractivos, pues parte de los 15.200 euros en la versión de gasolina con Plan PIVE incluido y terminan en los 33.969 euros del 2,0 CRDI 184 acabado Emotion. La versión más demandada el 1,7 CRDI de 115 CV parte con PIVE incluido de los 18.171 euros.



◀ Se han retocado algunos aspectos en el chasis para mejorar el comportamiento del Sportage.



▶▶ Amplio y bien terminado, el Sportage ofrece buen espacio interior. Nuevas combinaciones de tapicería y en el cuadro una pantalla central de 7 pulgadas. El maletero mantiene sus formas y capacidad.



Miembro del cuerpo de bomberos hablando acerca de la nueva pegatina de rescate de Mercedes-Benz.

Nos gustaría que nos ofreciera su punto de vista e información sobre las nuevas tarjetas de rescate con código QR. ¿Qué son exactamente?

Se trata de una nueva innovación para la seguridad en carretera de Mercedes-Benz. Son pequeños diagramas que contienen todos los detalles importantes acerca del diseño y la estructura del vehículo y nos muestran exactamente donde colocar los gatos y las sierras al realizar operaciones de rescate.

“Los equipos de rescate necesitan toda la ayuda posible.”

¿Por qué sólo se puede cortar el vehículo en puntos determinados?

Cada vehículo tiene ciertas zonas que no podemos cortar sin exponer a los ocupantes o a nosotros mismos a componentes de riesgo tales como el depósito de combustible, airbags, baterías, cables eléctricos, bombas de alimentación. En el caso de los modelos híbridos, líneas de alta tensión.

Entonces, ¿es siempre posible acceder a esta etiqueta de rescate en caso de accidente?

Ese es el problema, algunas veces resulta imposible. El disponer de una forma de acceder a esta información desde el exterior es vital. Por eso Mercedes-Benz presenta ahora una medida de seguridad adicional: una etiqueta con un código QR en la tapa del depósito de combustible y en el pilar B opuesto, ya que estas áreas rara vez sufren daños en un accidente.

¿Cuáles son las ventajas de la etiqueta de rescate con código QR?

Debido a que las fichas de rescate también contienen información digital, el código QR nos permite acceder rápidamente a los detalles específicos de ese modelo de vehículo en concreto, utilizando un Smartphone o Tablet, ahorrando así tiempo en la intervención.

> La etiqueta de rescate está disponible gratuitamente en su Taller Autorizado Mercedes-Benz

Para más información, visite www.mercedes-benz.es



Repartidor 'Zero'



J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Particularmente, pienso que a día de hoy los vehículos eléctricos tienen su clientela. Concreta y limitada, sí, pero existe. Y existiría más si las marcas saben qué lanzar y a quién venderlo.

Entiendo lógico un Smart EV, un pequeño vehículo para la ciudad con el que no se nos pasaría por la cabeza hacernos un viaje largo. Pero se me escapa un Renault Fluence Z.E., que aparentemente –a nivel de tamaño– cumple con las necesidades de un vehículo para la familia.

Este Peugeot Partner Electric, puede no cumplir las necesidades del cliente particular, pero sí con las demandas de empresas para destinarla como vehículo de transporte urbano. Para empezar, el 70 por ciento de este tipo de vehículos recorre una media de 100 kilómetros al día, y el Partner Electric tiene 170 kilómetros de autonomía máxima. Se

Peugeot comienza la venta de su Partner Electric, que se fabrica en Vigo. Ofrece correctas prestaciones y una autonomía suficiente para convertirse en una opción ideal para destinarla al transporte urbano.

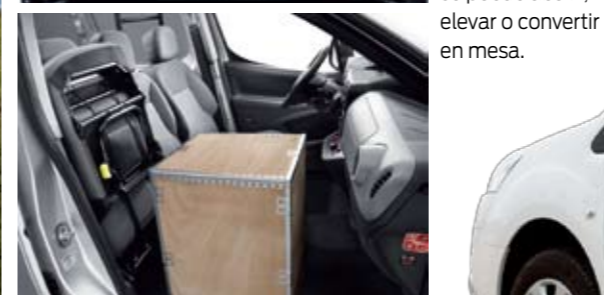
puede estacionar en zona verde y azul sin tener que vigilar el parquímetro; y en un futuro, cuando existan más zonas restringidas al tráfico, podremos circular por ellas al ser un vehículo 'zero emissions'.

Y aún se vuelve más lógico sabiendo que el vehículo queda estacionado al término de la jornada y no se pone en marcha hasta el día siguiente, tiempo de sobra para recargar sus baterías de ión-litio, con una capacidad de 22,5 kWh, divididas en dos partes –una por delante y otra tras el eje posterior–, y que se ensamblan en la factoría de Vigo a razón de 12 al día, para enviarlas a la cadena de montaje, pues este Partner Electric sigue el mismo camino del resto.

PRECIO		26.000 €
EMISIONES DE CO₂		
EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<ul style="list-style-type: none"> Capacidad de carga. Autonomía correcta para su enfoque. Dinámica. Economía de uso. 	<ul style="list-style-type: none"> Precio respecto a una con motor térmico. Tiempo de recarga. Plaza central delante. 	

Las baterías, que pesan 320 kilos, también admiten cargas rápidas. Al estar ubicadas en los bajos no afectan al espacio de carga, que es de 3,3 metros cúbicos en la versión L1, y de 3,7 en la L2, cuya longitud es de 4,63 metros. La distancia entre los pasos de rueda –más de 1,2 metros– permite introducir un europalet, mientras que gracias al asiento Multiflex se incrementa el espacio de carga y se pueden llevar objetos de 3,25 metros de largo, en el caso de las Partner L2.

Pesa 1.530 kilos –unos 150



DETALLES EL MANDO DEL CAMBIO ES CIRCULAR –SE DESPEJA EL CENTRO– Y LOS RELOJES MUESTRAN EL ESTADO DE LA BATERÍA Y EL GASTO DEL CLIMATIZADOR

◀◀ La capacidad de carga no varía frente a un Partner de motor térmico. El asiento Multiflex permite viajar a tres ocupantes –la plaza central es incómoda–, y el asiento derecho se puede abatir, elevar o convertir en mesa.



◀◀ En la aleta derecha está la toma de carga. El motor genera 67 CV y está desarrollado junto a Mitsubishi. Se ensambla en la misma línea de montaje que el resto de Partner.



▲ La Partner Electric sólo se vende en versión furgón con dos longitudes: L1 de 4,38 metros y L2 con 4,63 metros de largo.

más que un Partner con motor térmico–, y puede cargar hasta 695 kilos, igual que el resto, pues le han dotado de unos muelles traseros más rígidos.

Junto a Mitsubishi –el Peugeot iOn es gemelo al Mitsubishi i-Miev– han desarrollado su motor, que ofrece 67 CV y un par máximo de 20,4 mkg

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SÍNCRONO
Disposición	Delantero
Potencia máxima (kW)	49 (67 CV)
Par máximo (mkg)	20,4
BATERÍAS	
Tipo	Ión litio
Voltaje	300 V
Capacidad	22,5 kWh
Peso de las baterías (kg)	320
Tiempo de recarga (horas)	Entre 8 y 15
Tracción	Delantera
Neumáticos	195/65 R15
Long/Anch/Alt (mm)	4.380/1.810/1.801
Peso (kg)	1.530
Volumen del maletero (l)	3.300
De 0 a 50 km/h (s)	5,0
De 0 a 100 km/h (s)	19,0
Velocidad máxima (km/h)	110
Autonomía máxima (km)	170

–18,5 tiene el 1.6 HDI de 75 CV–, constantes entre 0 y 1.500 rpm.

Sus prestaciones son interesantes, pues alcanza 110 km/h, suficientes para el tráfico urbano y extraurbano, y acelera de 0 a 100 km/h en 2,4 segundos más que el mencionado 1.6 HDI 75.

Si no es por los logos exteriores y la toma de corriente en la aleta derecha sería imposible diferenciar esta versión del resto, y en el interior la delatan los relojes y el selector del cambio en el salpicadero.

La ponemos en marcha y en cuestión de metros nos habituamos al tacto del freno y de la dirección. Las sensaciones

son muy buenas y nos damos cuenta de que corre más que suficiente. Frente a nosotros hay un potenciómetro y un indicador del gasto de la climatización –equipa aire acondicionado–, que presenta un modo ECO para ahorrar al máximo carga de la batería.

Al comenzar nuestra toma de contacto, la carga estaba a la mitad y la autonomía restante era de casi 70 kilómetros, lo que se traduce en una autonomía máxima real más próxima a los 140 ó 150 kilómetros. Sólo recorrimos unos 12 kilómetros y la autonomía bajaba acorde con lo que avanzábamos. No es mucha distancia, pero suficiente para percibir

sensaciones para afirmar que la Partner Electric va por muy buen camino.

En lo que a gastos de mantenimiento se refiere, éstos son mínimos, pues no hay que cambiar el aceite, ni los filtros, pero tampoco se sustituye el embrague, la correa de la distribución... Todo muy interesante por el ahorro que conlleva en grandes flotas. Además, una recarga para hacer esos 140 kilómetros reales sale por 1,5 euros –en gasoil serían unos 9 euros en el HDI 75–.

Son 26.000 euros sin impuestos, pero habría que restar el PIVE y una posible ayuda de 5.500 euros.

Si quieres más información y fotos del Peugeot Partner eléctrico entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21804/Peugeot-Partner-Electric

UNO MÁS DISPONIBLE SÓLO EN CARROCERÍA CINCO PUERTAS, ES UN GOLF SIN MÁS, SALVO POR LAS LIMITACIONES PROPIAS DE LA AUTONOMÍA

El Golf se pone las pilas

Las siglas TDI y TSI compartirán protagonismo a partir del mes de julio con la denominación e-Golf, que hace referencia a la variante eléctrica de la gama. Ya no será necesario renunciar a un Golf para presumir de cero emisiones. Ofrece 115 CV de potencia y anuncia una autonomía de hasta 190 kilómetros... en el mejor de los casos.



▶▶ El cuadro de mandos y una tapicería específica son las únicas diferencias que encontramos en el interior. El maletero pierde sólo 37 litros respecto a un Golf térmico. A nivel de equipamiento, señalar que no renuncia a nada, con una dotación de serie muy completa.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Volkswagen apuesta por la electrificación digamos que apostando sobre seguro. Mientras otras marcas lanzan modelos específicos para esta tecnología (BMW i3, Renault Zoe, Nissan Leaf...), la marca alemana juega la baza de su mejor superventas, el Golf, para moverse con cero emisiones y sin renunciar a nada de lo que este vehículo ofrece en su séptima generación.

Para ello ha sido fundamental aprovechar las bondades de la plataforma modular transversal (MQB), ya que en la misma línea se producen todas las variantes del Golf (gasolina, diésel, gas natural, eléctrico e híbrido), facilitando las cosas y reduciendo los costes.

El e-Golf no es un 'bicho raro'. Ofrece la misma utilidad, habitabilidad y solidez en marcha que el resto de la gama, pero en silencio. Bajo el capó monta un propulsor eléctrico que ofrece una potencia de 115 caballos. Se

alimenta por medio de unas baterías de iones de litio situadas entre los dos ejes (túnel central y bajo los asientos traseros), el lugar más seguro y estable para el vehículo.

Seguimos con sus números. Homologa una velocidad

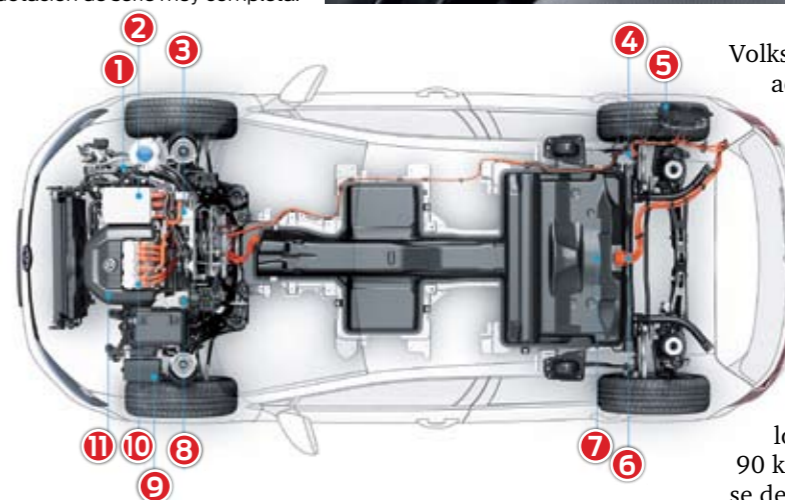
máxima limitada a 140 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos. El motor se gestiona por medio de una caja de cambios de una sola relación que permite un régimen de giro de 12.000 rpm, mientras que la autonomía, en el mejor de los casos, alcanza los 190 kilómetros, aunque en la práctica rondará los 130.

Dicho esto, y con una aerodinámica mejorada un 10 por ciento con respecto a sus 'hermanos térmicos', tuvimos ocasión de ponernos al volante del e-Golf por las concurridas calles de Berlín. Nada que objetar en cuanto al confort y silencio debido a su gran insonorización, y tampoco notamos grandes diferencias en cuanto a tacto general, agilidad o dinámica (los más de

300 kilos de 'lastre' se neutralizan en parte con un centro de gravedad más bajo). Tanto el motor, como las baterías y el cambio son desarrollo de

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Disposición	Del. transversal
Potencia máxima/rpm	115 CV/12.000
Par máximo	27,6 mkg
Baterías	Iones de litio
Capacidad baterías (Kwh)	24,2
Peso baterías (kg)	318
Voltaje nominal (v)	323
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 1 velocidad
Long/Anch/Alt (mm)	4.254/1.799/1.453
Peso orden de marcha (kg)	1.585
Capacidad maletero (l)	343
Velocidad máxima (km/h)	140 (limitada)
De 0 a 100 km/h (s)	10,4
Consumo medio (kwh)	12,7
Autonomía máxima (km)	190
Recarga de las baterías	Entre 13 y 8 horas
Recarga rápida	30 minutos



▲ 1.- Compresor eléctrico del equipo de aire acondicionado. 2.- Cargador de AC. 3.- Bomba de calor. 4.- Cable de carga de corriente alterna. 5.- Toma de carga combinada. 6.- Entrada de carga rápida con toma de corriente continua. 7.- Paquete de baterías de iones de litio de alto voltaje compuesta por 27 módulos y un total de 264 celdas. 8.- Potenciador del freno eléctrico. 9.- Módulo del control del motor. 10.- Componentes electrónicos de la potencia del motor. 11.- Motor eléctrico con la transmisión del cambio parcialmente integrada.

Volkswagen. La respuesta al acelerador es inmediata, independientemente del modo de conducción elegido. Hay tres: Normal, con el que arranca; Eco, que limita la potencia hasta los 95 CV y la velocidad máxima a 115 km/h; y Eco+, en el que la potencia se recorta hasta los 75 CV, la velocidad a 90 km/h y la climatización se desconecta. En cualquier caso, si aceleramos a tope en Eco+, el sistema devuelve los 115 CV para salir del apuro...

El e-Golf presume de un 'máster' a la hora de recuperar energía en las deceleraciones, ofreciendo hasta cuatro modos gestionados desde la palanca del cambio. En con-

PRECIO	N.D. €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM	
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Confort y silencio en marcha. Calidad de acabados. Economía de uso. Dinámica.	Autonomía real fuera de la ciudad. Tiempo de recarga en toma doméstica. Peso.

EL TERCER GT EL GTE SE UNE A LA SAGA DEPORTIVA GTI Y GTD



VW GOLF GTE Hibridación deportiva

En el evento organizado por Volkswagen también pudimos conducir brevemente el que será el primer vehículo híbrido enchufable de la marca. Responde al nombre de Golf GTE y llegará en octubre, aunque no se ha desvelado su precio. Este vehículo combina un propulsor de gasolina 1.4 TSI de 150 caballos con otro eléctrico de 102. Si trabajan en conjunto la potencia total es de 204 CV, pero homologa tan sólo 1,5 litros de consumo. Dispone de tres programas de funcionamiento. En Normal busca el equilibrio entre prestaciones

▶▶ La toma de carga de las baterías está delante. Si recargamos en una toma doméstica necesita 3,5 horas. Si lo hacemos en una caja wallbox el tiempo se recorta en una hora.



y consumo con ambos motores actuando en función de las necesidades. En 'Modo-E' las baterías de iones de litio permiten rodar de manera sólo eléctrica hasta 50 kilómetros y alcanzar los 130 km/h. Incluso se puede acelerar con energía sin que arranque el motor térmico, siempre que el



▶▶ No hay cambios en cuanto a habitabilidad se refiere entre el GTE y un Golf convencional. Ambos motores se ubican delante y las baterías, bajo el asiento trasero. Al arrancar siempre lo hace en eléctrico.

pedal del acelerador se encuentre en su primera mitad del recorrido (si se supera ese margen sí que actúa el TSI). Por último, el 'Modo GTE' ofrece las mejores prestaciones al modificar parámetros del acelerador o el cambio DSG de seis relaciones. La

palanca del cambio cuenta con una posición B que aumenta la capacidad de retención para cargar con mayor eficiencia las baterías. La autonomía total del Golf GTE es de 950 kilómetros y siempre arranca en modo eléctrico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.390
Potencia máxima	150 CV
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	102 CV
Baterías	iones de litio
Capacidad baterías	8,8 kwh
POTENCIA TOTAL	204 CV
Par máximo	35,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	DSG, 6 velocidades
Peso vehículo (kg)	1.524
Peso baterías (kg)	120
De 0 a 100 km/h (s)	7,6
Velocidad máxima (km/h)	222
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	35
Autonomía eléctrica (km)	50

diciones normales no retiene (una especie de navegación a vela) y en las posiciones D1, D2, D3 y B se va incrementando gradualmente la frenada regenerativa. Parece complicado, pero no lo es.

Y llega la madre de todas las batallas. Las baterías se re-



◀ El logo e-Golf, la banda horizontal en color azul y una rejilla frontal cerrada nos indican que estamos ante el Golf propulsado con energía eléctrica.

cargan en media hora en una carga rápida o en 13 horas en una toma doméstica (ocho con la caja wallbox) y están garantizadas durante 160.000 kilómetros u ocho años.

El e-Golf llegará en julio y no tiene precio definitivo. En Alemania cuesta 34.900 euros.



▲ La excelente pista permanente de todoterreno instalada en un concesionario de Jeep en Suiza nos permitió comprobar las aptitudes del nuevo Cherokee –con motor 3.2 V6 y acabado Trailhawk– en situaciones extremas.

Verdadero 4x4

El nuevo Cherokee está a la venta desde hace varias semanas, pero aún no habíamos tenido ocasión de hincarle el diente. Ahora lo hemos hecho, con una prueba centrada en su faceta 'off road' que deja claras sus habilidades.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hoy por hoy, la gama del nuevo Cherokee se limita en España a las versiones con motor diésel Multijet II de 140 CV, que permiten elegir entre los acabados Longitude y Limited, y dos tipos de tracción –4x2 y 4x4–, siempre con cambio manual de seis marchas y con precios que, promoción incluida, arrancan en 33.750 euros. El consumo oficial es bajísimo: 5,3 l/100 km,

o 5,6 si monta tracción total. La lógica dice que, más adelante, su gama se reforzará con el Multijet II de 170 CV, y Jeep ofrece la posibilidad de encarar, bajo pedido, el 'minoritario' Cherokee de gasolina, con un 3.2 Pentastar V6 de 272 CV, caja automática de nueve marchas, promedio de 10 l/100 km y acabado Trailhawk, que incluye el Jeep Active Drive Lock, el sistema de tracción más eficaz

de los tres ofrecidos por la marca americana, con el Jeep Active Drive I como alternativa básica –distribución de potencia entre ejes completamente automática– y el Jeep Active Drive II como opción intermedia –añade reductora y distribuye el par con ayuda del dispositivo Select Terrain–.

Nuestro contacto con el nuevo modelo tuvo como protagonista a la versión 3.2 V6 Trailhawk, que no pudimos conducir por carretera, y ni si-

quiera en ciudad: el test se desarrollaba en el aparcamiento de un concesionario de Ginebra, donde una pista de todoterreno diseñada por expertos españoles nos sirvió para verificar que el Cherokee es cien por cien Jeep, y que las mejoras en cuestión de diseño, confort, seguridad, calidad o economía de uso no han restado aptitudes 'off road'. Hay unos ángulos correctos de ataque y salida, altura libre al suelo generosa y una excelente adaptación al terreno –hormigón y troncos en esta breve prueba–; y la tracción se reparte rápida y eficazmente para garantizar la motricidad. La reductora reduce 'de verdad', y aprovechando el control de descensos, el asistente de arranque en pendientes o el selector de modo de tracción podemos salvar prácticamente cualquier obstáculo.

Si quieres más información y fotos del Jeep Cherokee entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21639/Jeep-Cherokee-2-0-Multijet-II-170-CV



◀ El diseño interior es más moderno, y el acabado ha mejorado. Con la rueda de la consola seleccionamos la reductora, el control de descensos o el programa de la tracción: nieve, sport, barro, rocas...

PRECIO desde **36.250€**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
147 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Altura libre al suelo y ángulos de movilidad 'off road'. Tracción y sistemas de ayuda. Consumo

DEBE MEJORAR

– Relación peso/potencia. Disponible en España sólo con motor diésel de 140 CV y cambio manual

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 MJET II
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.956
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	140 CV / 4.000
Par máximo/rpm	35,7/1.750-2.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventil.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	225/55 R18
Peso orden de marcha (kg)	1.921
Long/Anch/Alt (mm)	4.624/1.859/1.670
Capacidad del depósito (l)	60
Volumen del maletero (l)	500 / 1.267
De 0 a 100 km/h (s)	11,5
Velocidad máx. (km/h)	189
Consumo mixto (l/100 km)	5,6

Sólidos argumentos

El nuevo Qashqai ha llegado para perpetuar su éxito comercial. Es por ello que Nissan ha puesto todo su saber hacer para crear un vehículo atractivo, espacioso, funcional, tecnológico y con lo último en seguridad activa. El motor 1.6 dCi le proporciona excelentes prestaciones y un bajo consumo, mientras que su tracción total permite ciertas concesiones ante una eventual excursión 'off road' en familia.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Soy una persona que admite sus errores. Y sí, lo reconozco, fui uno de los que menos apostaron por el Qashqai cuando Nissan

lo presentó en 2007, especialmente cuando la firma japonesa lo posicionó como rival de Opel Astra, Peugeot 308, Seat León y compañía. Es decir, en el segmento de los compactos. Pero

debo 'tragarme' aquellos pronósticos, pues Nissan ha convertido al Qashqai a lo largo de estos siete años en un verdadero éxito –algunos meses, 7 de cada 10 coches matriculados por

la marca en Europa eran Qashqai–, vendiendo más de dos millones de unidades, 147.530 de ellas en España.

Ahora llega la segunda generación, que mantiene la fórmula

mágica de su antecesor, aunque con una imagen actualizada. También se ganan cinco centímetros en longitud y tres en anchura, que se traducen en algo más de espacio para los ocupantes y en 39 litros más de capacidad de maletero, aunque esta versión está obligada a equipar kit reparapinchazos.

Las plazas posteriores son amplias, y ahora hay anchura suficiente para tres adultos, aunque si pensamos en un viaje Madrid-Barcelona del tirón mejor que atrás vayan dos adultos

o tres chavales. Nos habría gustado que contará con salidas de ventilación específicas, pues en su lugar hay un hueco de duda práctica.

Delante encontramos unos buenos asientos, que en esta versión Tekna están tapizados en cuero, tienen calefacción y cuentan con ajuste eléctrico en la plaza del conductor. Y frente a él hay orden, establecido por una pantalla táctil de serie, mandos sencillos para manejar la climatización, unos relojes claros con pantalla digital central... Só-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 dCi 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	80,0 x 79,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 4.000
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/60 R17 - 7,0x17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.593
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.377 / 1.806 / 1.595
Capacidad maletero/depósito (l)	439-1.513 / 65

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,5
1.000 m salida parada	32,0
De 0 a 100 km/h	10,6

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,4

CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,1	16,4

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,8	20,8

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,6	17,8
A 140 km/h de cruceo	7,1	14,1

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,7	17,5

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.098

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,6 / 4,5 / 4,9	

PRECIO	31.950 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2	EMISIONES OFICIALES: 129 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	NOS GUSTA	Equipamiento. Dinámica. Consumo real. Prestaciones. Sistemas de seguridad.	DEBE MEJORAR	4x4 sin cambio automático. Precio algo alto. Sonido de los avisos de seguridad.
				COMPORTAMIENTO	*****
				ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****



Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



◀ El maletero oscila entre 439 y 1.513 litros, pero no hay rueda de repuesto en esta versión. Útil doble fondo.



GRAN VIAJERO LOS QASHQAI 4x4 TIENEN UN DEPÓSITO DE 65 LITROS –55 EN LOS 4x2–. ELLO ASEGURA MÁS DE 1.000 KM SIN REPOSTAR CON ESTE 1.6 dCi ORDENADO Y DE CALIDAD LOS MATERIALES ELEGIDOS PARA EL INTERIOR SON AGRADABLES AL TACTO; Y LOS AJUSTES, MUY BUENOS. LA PANTALLA TÁCTIL ES INTUITIVA Y LOS MANDOS SON GRANDES Y LÓGICOS



▲ Esta es una de las cuatro cámaras del sistema de visión 360°. También equipa aparcamiento asistido. La cámara trasera es la que lee las líneas que delimitan los carriles.



▲ El cuero es de serie. Se gana espacio interior respecto a su antecesor. Para contar ahora con siete plazas habrá que esperar al nuevo X-Trail.



▲ La pantalla central es muy útil. El freno de mano es eléctrico.

lo requieren cierta aclimatación los mandos del volante, y botones como el del 'Start&Stop' o el de la tracción total van algo escondidos. El puesto de conducción es cómodo, y gracias a la altura extra del coche se entra y se sale fácilmente; además, la visibilidad es muy buena.

Actualmente, el Qashqai cuenta con un motor de gasolina –el 1.2 DIG-T– y dos diésel: 1.5 dCi y 1.6 dCi. El primero lo probamos en el número 1.578 de Motor16, frente a Hyundai iX35 y Volkswagen Tiguan, y teníamos ganas de analizar a fondo el 1.6 dCi de 130 CV, motor que también usa Renault y que se ofrece con tracción 4x2 –tiene opción al cambio CVT Xtronic– y 4x4, siendo ésta la que montaba nuestra unidad.



▲ Equipa neumáticos 215/60 R17, pero por 500 euros se pueden pedir éstos 225/40 R19. La tracción total AllMode 4x4i es efectiva y hay 18,5 centímetros de altura libre al suelo.



Su antecesor ya empleaba el 1.6 dCi, y como en aquel, la suavidad es nota dominante, con muy pocas vibraciones y un ruido apenas perceptible, gracias también a una buena in-

sonorización. Es curioso cómo me recuerda a los motores con bomba-inyector del Grupo Volkswagen, pues por debajo de 1.700 rpm entrega la potencia justa, y al superar esa cota hay

una 'patada' considerable. Sus prestaciones son magníficas, ayudado en parte por la ligereza lograda en esta generación: pesa 44 kilos menos que su antecesor, a igualdad de equipa-

miento. Destacables son los 190 km/h de punta o los 10,6 segundos que ha necesitado para acelerar de 0 a 100 km/h. También las recuperaciones son muy buenas, rebajando en más de cinco segundos el tiempo del Qashqai 1.5 dCi 4x2 en el paso de 80 a 120 km/h usando la sexta marcha.

Y todo ello sin comprometer el consumo, pues se homologa una media de 4,9 l/100 km y nosotros hemos registrado un promedio real de 5,7 litros –5,1 le medimos al 1.5 dCi hace unas semanas–. Para ello cuenta con 'Start&Stop', pero 'nuestro' Qashqai equipaba unas gomas 225/45 R19, que siempre elevan unas décimas el gasto.

Si lo queremos con tracción total estaremos obligados al

cambio manual de 6 marchas, que tiene un tacto más preciso que en la versión 1.5 dCi.

En cuanto a la tracción total, tiene tres modos de uso: 2WD, Auto y Lock. El primero lo hace funcionar exclusivamente como tracción delantera, mientras que el último distribuye constantemente la potencia a partes iguales entre sus dos ejes. El modo más habitual de uso será el Auto, que envía potencia al eje trasero en el caso de que las ruedas delanteras pierdan adherencia. Pero también envía potencia atrás cuando nos 'animamos' al volante, para dotar al Qashqai de una dinámica mucho más divertida, aunque a ello ayuda el sistema 'Nissan Chasis Control', que limita las oscilaciones de

la carrocería con imperceptibles toques de freno. Los Qashqai 4x4 también se benefician de una suspensión trasera multibrazo, más eficaz que la barra de torsión que presentan las versiones 4x2. Es por ello que entre el 1.5 dCi 4x2 que tuve ocasión de conducir y éste hay una gran diferencia en lo que a dinámica se refiere. Pero también hay diferencia de precio, pues la tracción total supone un desembolso extra de 2.500 euros, cantidad asumible para aquel que piense circular por zonas con inviernos adversos y que frecuente carreteras de montaña.

El acabado Tekna equipa el

'escudo de protección', que suma la visión 360°, los sensores de ángulo muerto o el avisador de cambio involuntario de carril –debería vibrar el volante o el asiento, pues el sonido que emite es muy tenue–. Todo ello funciona gracias a la cámara trasera, por lo que detecta las líneas de la carretera 'a toro pasado' y no funciona demasiado bien en zona de curvas. Aún así se agradece toda esa dotación de seguridad, y sobre todo, el equipamiento de la versión Tekna, que aunque tiene un precio algo elevado compensa al incorporar de serie faros Bi-LED, techo panorámico, navegador, llave inteligente...

Si quieres más información y fotos del Nissan Qashqai entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21518/Nissan-Qashqai

RECORD LA ACTUAL RELACIÓN DE COMPRESIÓN DE 14:1 EN GASOLINA NA PODRÁ LLEGAR HASTA 18:1 SOBRE EL FUTURO MOTOR MAZDA HCCI

Skyactiv, el cielo por techo



▲ El Mazda6 Skyactiv-G está disponible con 3 niveles de potencia: 145, 165 y 192 CV. Sobre estas líneas, motor del Mazda3 híbrido.

eléctrico, variable; variador de fase de escape desconectable; bomba de aceite de control eléctrico; doble encendido 'twin spark'; recirculación de los gases de escape con sistema de refrigeración, etc, etc.

firmado los campos de actuación sobre los que se basará la segunda generación de motores Skyactiv de gasolina.

–**Eficiencia térmica.** Se trata de mejorarla por todos los medios, reduciendo las pérdidas de calor, y mejorando la eficiencia mecánica. Respecto a la actual generación Skyactiv-G se barajan todas las opciones: inyección directa de alta presión; variador de fase de admisión

–**Motores HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition)** Son motores de gasolina con mezcla de combustión homogénea y autoencendido por compresión tipo diésel. Funcionan con mezcla pobre o bien con mezcla estequiométrica de aire-gasolina, y en este caso el encendido se realiza por medio de bujías.

Para sus futuros motores HCCI, Mazda habla de una compresión aún más elevada

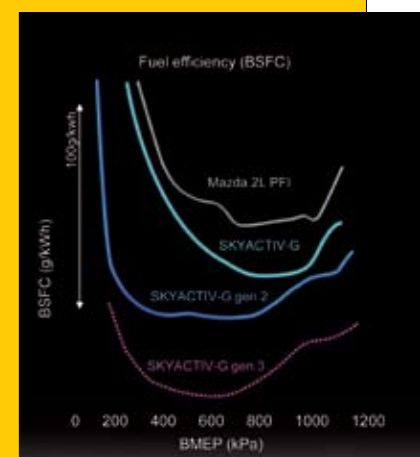
▼ Radiografía del Mazda6 con el sistema i-ELOOP, visible delante de la rueda delantera izquierda.



TERCERA GENERACIÓN Consumos siempre más bajos

El principio del motor adiabático, en el que no hay pérdidas de calor hacia el exterior, fija la hoja de ruta para la tercera generación Skyactiv-G. Según Mazda, se trata de aplicar ese tratamiento en la cámara de combustión para conseguir la máxima eficiencia térmica y rebajar las emisiones hasta niveles sólo posibles hoy día con la hibridación.

El gráfico adjunto muestra los consumos en gramos por kW/hora (g/kWh) bajo diferentes niveles de carga del motor expresados en kilo Pascal (kPa). La mejora es notoria desde el antiguo motor 2 litros al actual, pero las curvas se vuelven mucho más favorables en los futuros Skyactiv 2 y Skyactiv 3.



▲ La relación entre esfuerzo solicitado al motor y consumo de gasolina es cada vez más favorable a medida que se desarrolla la tecnología Skyactiv.

da que la actual. Y anticipa datos: con una relación de 18:1, la eficiencia térmica será de un 48 por ciento, frente al 38 por ciento en el motor actual.

Asimismo se fija como prioridad una disminución adicional de un 20 por ciento de las pérdidas por rozamientos internos. De cara al resultado final, lo más espectacular es la reducción del consumo de gasolina: hasta un 30 por ciento, sin emisiones de óxidos de nitrógeno (Nox) y con suaves transiciones entre los distintos modos de funcionamiento del motor.

–**Hibridación.** Mazda plantea varios niveles. El primero de ellos corresponde al sistema de parada y arranque automáticos del motor i-Stop, que lo incorporan ya el 80 por ciento de sus vehículos de las nuevas generaciones. El segundo nivel es el sistema de frenada regenerativa i-ELOOP con condensador, que se carga en 10 segundos y proporciona

energía eléctrica para elementos auxiliares durante 80 segundos.

El tercer nivel está representado por el Mazda Axela Hybrid, un Mazda3 Sedán que se vende en Japón y utiliza el motor Skyactiv-G 2.0 con 99 CV de potencia. Fruto de sus acuerdos con Toyota es el módulo híbrido, con un motor eléctrico de 82 CV. La potencia combinada es de 136 CV, y el consumo homologado según el ciclo japonés es de 3,25 l/100 km.

Comprobada la idoneidad del actual motor Skyactiv-G de alta compresión también para utilización híbrida (aparte, existe una versión alimentada por gas natural) Mazda se plantea un futuro con una electrificación ligera, a base de la energía recuperada de las frenadas, o bien un motor eléctrico y una batería de pequeñas dimensiones. El motor eléctrico sólo se necesitará cuando el de gasolina trabaje a muy, muy bajas cargas. A bajas, medias y altas cargas todo se confía a la eficiencia del futuro motor Skyactiv-G.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Entre los elementos que integran la nueva tecnología Mazda, los motores de gasolina Skyactiv-G son los protagonistas. Han reducido el consumo de combustible un 15 por ciento respecto a sus predecesores, y se han confirmado como la base de trabajo idónea para el futuro.

Una de las características comunes a estos motores es

Recién lanzada sobre los modelos CX5, Mazda6 y Mazda3, la tecnología Skyactiv no sólo se reafirma al nivel más competitivo del mercado, sino que tiene un amplio campo de desarrollo por delante: su segunda y tercera generaciones.

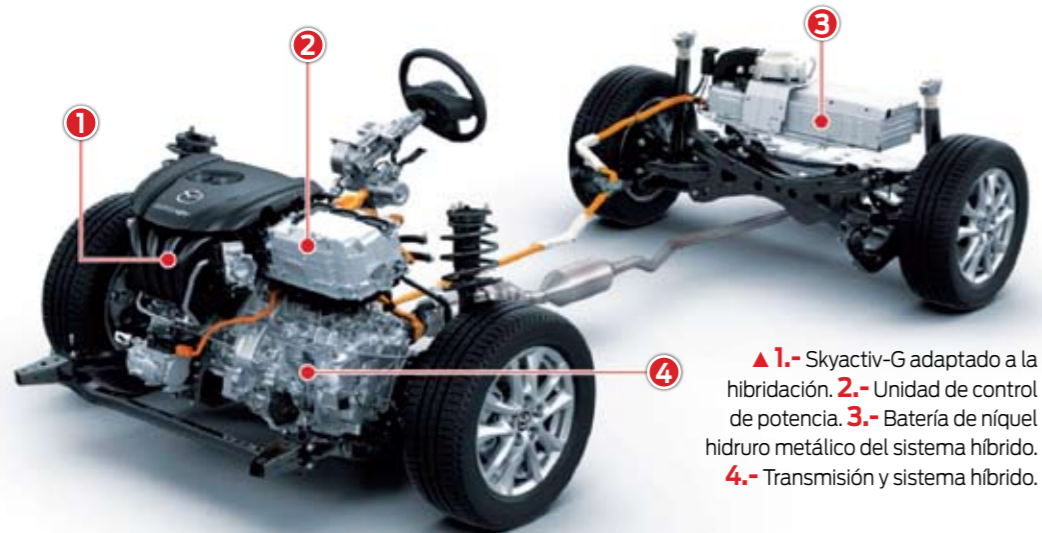
su elevada relación de compresión de 14:1. Ahí radica buena parte de la eficiencia que les caracteriza, aun-

que llevarla a la práctica no ha sido fácil. Una particular forma de los pistones permite reducir la temperatura

de trabajo y neutraliza el temido efecto de autodetonación; un diámetro reducido de los mismos ha incrementado la eficiencia térmica. Éstas y otras muchas características fueron las causantes de la gran mejora de rendimiento frente a la generación anterior: 15 por ciento de incremento del par respecto al anterior motor 2 litros, y 15 por ciento de reducción del consumo.

Un 10 por ciento menos de peso y un 30 por ciento menos de rozamientos internos son otra referencia del trabajo realizado, añadiendo: inyección directa de combustible, sistema de parada y arranque automáticos i-Stop, distribución variable secuencial, y colector de escape 4-2-1.

De cara al futuro más inmediato, los ingenieros japoneses trabajan a destajo. Aunque sus resultados no se verán en el mercado antes de dos años como pronto, ya nos han con-



▲ 1.- Skyactiv-G adaptado a la hibridación. 2.- Unidad de control de potencia. 3.- Batería de níquel hidruro metálico del sistema híbrido. 4.- Transmisión y sistema híbrido.



LA GAMA INICIAL INCLUYE UNA VERSIÓN DIÉSEL DE 184 CV, QUE SÓLO GASTA 4,2 L/100 KM, Y DOS DE GASOLINA: 2.0 TFSI DE 230 CV Y TTS DE 310



Innovador, pero fiel al original

Tras ver la luz en 1995 como 'concept car', el TT escribió su primer capítulo en 1998 con un coupé que cautivó al público por su imagen. La segunda entrega, en 2006, adoptó la estructura ASF, mientras que ahora llega un tercer TT, cuya tecnología es revolucionaria en términos de carrocería, mecánica y equipamiento. Nos hemos ido hasta Alemania para conocer sus secretos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

VIRTUAL COCKPIT Todo gira en torno al conductor

La marca de los aros quería que el conductor del TT se distrajera aún menos y se beneficiara de un manejo más rápido, cómodo e intuitivo de cada mando. La respuesta viene por varias vías. Por ejemplo, con el Virtual Cockpit, un cuadro de instrumentos digital con pantalla TFT de 12,3 pulgadas, forma casi hexagonal, alta resolución –1.440 x 540 píxeles–, muy luminosa –800 candelas, que es el doble de lo normal– y con 60 'frames' por segundo, de modo que las agujas se mueven como si fuesen de verdad.

Se puede elegir entre dos aspectos de la instrumentación –relojes grandes o relojes pequeños con mucho espacio intermedio–, y el TTS ofrece un tercer modo, llamado Sport, con cuentavueeltas central. Otra primicia es el nuevo MMI, con dos botones accesorios en lugar de cuatro, rueda 'touchwheel' sensible al tacto y mandos complementarios en los radios del volante.



▶▶ La última generación del sistema multifunción MMI, con menos botones, se estrena en el TT. El cuadro de instrumentos es configurable.



SEGURIDAD REFORZADA

El TT estrena ayudas activas antes no disponibles, como el Audi Side Assist –gráfico superior–, que alerta al conductor si se dispone a cambiar de carril y hay un vehículo en el ángulo muerto lateral, o el Audi Lane Assist –avisa si nos cambiamos de carril de modo involuntario– y el lector de señales de tráfico. En este capítulo destacan también los nuevos sistemas de iluminación, encabezados por Matrix LED, o diversas mejoras en el chasis, como el bloqueo transversal electrónico, nueva función del estabilizador ESC que en los TT de tracción delantera frena ligeramente la rueda delantera que va por el interior de la curva al alcanzar su límite de adherencia, mientras que en los TT Quattro frena las dos del interior.

▶ Las salidas de aireación circulares, elemento ya clásico en el TT, incluyen en el centro pequeñas ruedas giratorias para la recirculación de aire, el selector de temperatura y la distribución e intensidad de la corriente de aire. Sin embargo, ninguna versión llevará climatizador de dos zonas.



▶ Como el A3, el nuevo TT ofrece el Audi Phone Box, un espacio donde el smartphone se conecta a la antena del techo del coche. Permite hacer llamadas sin usar un soporte para el teléfono y reduce las radiaciones en el interior del vehículo.



▶ Los diseñadores se han inspirado en sus prototipos de carreras, como los R18 vencedores en Le Mans, para crear la nueva tapa de repostaje de combustible, redonda y situada sobre la aleta trasera derecha. Se abre presionándola, y bajo la tapa ya no hay tapón, por vez primera en un modelo de calle de Audi.



▶ Al adoptar la plataforma MQB, los motores del nuevo TT van 12 grados inclinados hacia atrás. El 2.0 TFSI del TTS rinde 310 CV, y el par máximo es de 38,8 mkg entre 1.800 y 5.700 rpm.

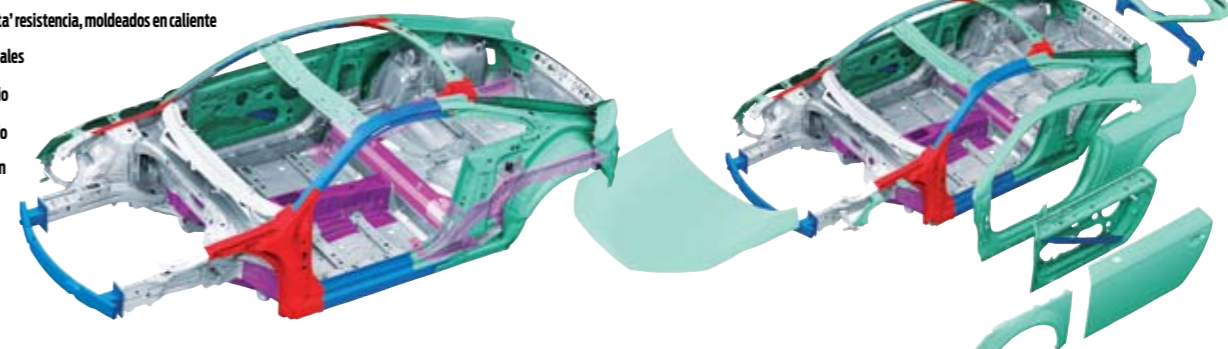


OTROS 50 KILOS MENOS

La gran novedad del segundo TT respecto al primero radicaba en el uso de la estructura ASF (Audi Space Frame), basada en el uso de aluminio y que redujo 90 kilos el peso. Pero la marca alemana vuelve ahora a rebajar la masa otros 50 kilos –la versión 2.0 TFSI de 230 CV pesa 1.230 kilos– replanteando los materiales usados y el lugar donde los aplica. Así, la célula habitable se queda en 68 kilos, al tiempo que la rigidez torsional aumenta un 23 por ciento, mejora la resistencia en caso de choque y baja un centímetro el centro de gravedad. A un bastidor tan liviano Audi suma el ahorro en asientos –5 kilos–, frenos –otros 5–, motor –3,6 kilos el TFSI y 1,9 el TDI– o carenado inferior de la carrocería –1 kilo–. Pero, sobre todo, los 17 kilos aligerados usando aluminio en puertas, capó...



- Aceros de 'ultra alta' resistencia, moldeados en caliente
- Aceros convencionales
- Sección de aluminio
- Chapas de aluminio
- Piezas de fundición de aluminio



CON NAVEGADOR MATRIX LED ILUMINA LA CURVA ANTES DE GIRAR



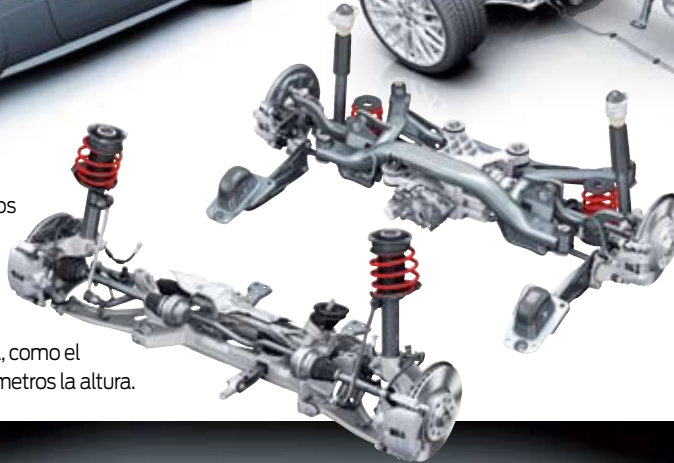
FAROS

Xenon, LED e, incluso, Matrix LED

Recuerda Audi que una cuarta parte de los accidentes ocurre de noche, y que el 90 por ciento de la información que recibimos al conducir nos llega a través de la vista. Con esos ingredientes, no extraña que la firma de Ingolstadt mime este apartado. El TT es buen ejemplo, pues equipará de serie faros Xenón Plus –para cruce y carretera–, así como ópticas de marcha diurna de LED. Como opción, el coupé de Audi ofrecerá también faros LED –todas las funciones se encomiendan a esos diodos–, lo que se acompañará de intermitentes con indicación dinámica. Y poco después del lanzamiento del TT se ofrecerá, también en opción, la revolucionaria tecnología Matrix LED, con una luz de carretera dividida –en cada faro– en 12 pequeños diodos luminosos, dos reflectores con cinco LED y un reflector con otros dos LED. Una cámara situada en el retrovisor interior procura a la unidad de mando información para que los faros modulen su haz, encendiendo o apagando uno o varios diodos, o atenuándolos por separado... ¡en 64 niveles! Y en combinación con el MMI Navigation Plus, Matrix LED tiene en cuenta también el trazado de la vía para adelantarse a los acontecimientos, pues ilumina la curva antes de llegar a ella.



◀◀ Las ópticas traseras van siempre encendidas y tienen, si dotamos al TT de faros LED, intermitentes con indicación dinámica, como el R8. Delante podrá equipar los avanzados –12 diodos por óptica– Matrix LED del A8.



▶▶ Junto a estas líneas, la suspensión delantera, con varios componentes en aluminio, y más a la derecha, el multibrazo posterior, de acero. Arriba, esquema del sistema Audi Magnetic Ride, que rebaja, como el paquete S line del TTS, 10 milímetros la altura.



▶ La tracción total Quattro, opcional en el 2.0 TFSI y de serie en el TTS, ha evolucionado: adopta un embrague multidisco electrohidráulico y prescinde del acumulador de presión, lo que rebaja el peso 1,5 kilos. Además, por vez primera podemos configurar la tracción, pues en el modo Dynamic del Audi Drive Select se envía más par al eje trasero que en los modos Auto, Comfort o Efficiency.

◀ Las dos primeras generaciones del Audi TT –en rojo la primera, lanzada en 1998, y en azul la segunda, de 2006– suman más de 500.000 unidades vendidas. El tercer modelo, que llegará al mercado en septiembre, anuncia un índice aerodinámico Cx de 0,30 y equipa alerón trasero activo, que emerge al alcanzarse 120 km/h para reducir las fuerzas ascendentes del eje trasero.

la imagen

El 'James 2025' muestra el futuro

El simulador desarrollado por Volkswagen y convertido protagonista del Salón de Tecnologías de la Información y la Comunicación, CeBIT 2014, es el compendio de la visión sobre la futura conducción automática del grupo alemán, que desarrolló su presidente Martin Winterkorn. En la foto presentando esa propuesta de futuro junto a la canciller alemana Ángela Merkel, el primer ministro británico David Cameron, el ministro presidente de Baja Sajonia, Stephan Weil, el presidente de BITKOM, Dieter Kempf y el responsable de desarrollo de VW Jürgen Lehold.



Componentes

Multa por pactar precios

Cinco fabricantes de rodamientos para coches y camiones deberán pagar los 953 millones de euros a que asciende la multa impuesta por la Comisión Europea por mantener durante siete años una estrategia común de precios. Son prácticas ilegales que disminuyen la competitividad de la industria del automóvil e inflan artificialmente el precio que paga por su coche el consumidor europeo. El mercado de rodamientos para automóviles mueve unos 2.000 millones de euros al año en la UE.

Volvo

Sensores para avanzar en seguridad

Comprobar la dirección en que mira el conductor, el grado de apertura de sus ojos o el ángulo de su cabeza es el trabajo de los sensores que desarrolla Volvo para diseñar coches más seguros. Se trata de medir entre distintos puntos del rostro para ajustar el vehículo en función del estado del conductor, un campo que puede ser clave en los coches autónomos del futuro, puesto que conocer el estado del conductor será fundamental a la hora de determinar que debe tomar el control.

Renault

Aumenta el trabajo en Valladolid

El éxito internacional del Captur, que se fabrica en exclusiva en Valladolid hace necesario volver a aumentar la producción hasta las 900 unidades diarias antes del verano. La subida, que completa

al máximo la capacidad que permiten los dos turnos existentes en la factoría, supone 250 nuevos contratos, que se unen a las 500 personas incorporadas cuando al mes de salir el modelo al mercado la alta demanda obligó a añadir un nuevo turno de trabajo para alcanzar los actuales 710 vehículos/día, que han vuelto a resultar insuficientes.



Nombramientos

Nuevos responsables

La ampliación de capital efectuada en PSA Peugeot Citroën conlleva cambios en el Consejo de Vigilancia de la compañía, que estará presidido por Louis Gallois, en sustitución de Thierry Peugeot, que se mantendrá como consejero, al igual que Robert Peugeot.



▲ Louis Gallois



▲ Nicole Ithier



▲ Antonio González



▲ Joaquín Torres

Cambios también en PSA Peugeot en España y Portugal con Nicole Ithier en la Dirección de Operaciones, sustituyendo a Antonio González, que pasa a ocupar la Dirección Mundial de Ventas de Piezas y Servicios dentro de la Dirección Financiera de PSA Peugeot Citroën Francia. Por su parte, Joaquín Torres es el nuevo Jefe de Prensa de producto de VW y VW Vehículos Comerciales, cargo al que llega con amplia experiencia en el área de comunicación y el sector de la automoción.

ACEA

En busca del equilibrio

Mayor equilibrio entre los objetivos medioambientales y la competitividad global fue la petición de los constructores europeos (Acea) a los líderes de la UE en la última Cumbre celebrada. También abogan por una norma de seguridad unificada entre Estados Unidos y la UE.

en breve

NUEVO CONTROL

Las últimas llamadas a revisión de varios de sus modelos ha llevado a GM a instaurar una vicepresidencia de Seguridad Global de Vehículos, encargada de identificar y resolver con rapidez los problemas.

VW COMERCIALES

El sucesor del Crafter se hará en Polonia, que contará con una nueva planta en Wrzesnia a partir de 2016, año en que el Tiguan se fabricará también en Hannover.

NUEVO EN KVASINY

Volkswagen ha decidido adjudicar a la planta checa que Skoda tiene en Kvasiny un nuevo modelo, que asegurará la viabilidad futura de la factoría y supondrá nuevas inversiones.

INDEMNIZACIONES

La Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes califica de «insulto para la víctima y su familia» las indemnizaciones por accidente de tráfico estipuladas para 2014 y reclama un nuevo baremo.

el  **puntazo**

Las propuestas del «comité de expertos» para el automóvil pueden provocar «tremendas injusticias»

Así lo considera el presidente de Anicam y Volvo, Germán López Madrid, que se muestra contrario a que en el impuesto de circulación sólo pesen las emisiones de CO₂ que declara el fabricante. La propuesta de los 'sabios' aboga por un Impuesto sobre el Uso de Vehículos de Tracción Mecánica, un gravamen unificado (matriculación y circulación) con carácter medioambiental.

la cifra

863

millones de euros pagará Toyota para cerrar el caso de los Prius accidentados en Estados Unidos por un defecto del pedal del acelerador. La sanción, la mayor impuesta a una automovilística en EE.UU, es fruto del acuerdo alcanzado por el fabricante japonés con la justicia norteamericana, que también incluye la admisión de culpa por engañar y ocultar datos a las autoridades.

Nissan-Renault
Más sinergias para la Alianza

Con cuatro nuevas direcciones comunes, Renault y Nissan esperan ahorrar «al menos» 4.300 millones de euros anuales dentro de dos años. Ingeniería, fabricación y logística, compras y recursos humanos son las áreas comunes que empezarán a funcionar en abril y permitirán a la Alianza beneficiarse de la sinergias previstas.

Un comité, encabezado por Carlos Ghosn, el presidente de la Alianza, gestionará los cuatro segmentos de negocio comunes a las dos marcas, con un vicepresidente responsable en cada una de las divisiones. Consecuencia inmediata de la integración será el aumento de la eficacia a la hora de lograr economías de escala competitivas, asegura Ghosn, puntualizando que «las sinergias que así se consiguen beneficiarán a nuestros clientes con vehículos de mayor calidad y a la cabeza de la innovación».

la frase

Jorge Fernández Díaz, Ministro del Interior

«Aunque hemos cerrado 2013 con 1.128 fallecidos en accidente debemos ser cada vez más ambiciosos. Tenemos 1.128 poderosísimas razones para seguir trabajando».



APROBADA LA REFORMA DE LA LEY DE TRÁFICO

Banderazo de salida

En un mes a partir de su publicación en el Boletín Oficial de Estado estaremos obligados a cumplir las normas que introduce la reforma de la Ley de Seguridad Vial, salvo algunos cambios, como los relacionados con los límites de velocidad, que deberán esperar a la modificación del Reglamento de Circulación que, si no hay imprevistos, estará aprobado el próximo mes de junio.

En el caso de los límites, lo que fija la reforma apro-

bada es la posibilidad de variar esos límites y el cuadro de sanciones adaptando multas y puntos a los que deben venir. También establece una escala única a partir de 120 km/h (ver cuadro). Con ello, al Reglamento le queda determinar la modificación de los límites, concretando dónde y cuándo se podrá circular a 130 km/h (tramos muy específicos) o en qué calles no se podrán superar los 30 ó 20 km por hora, la rebaja de velocidad previs-

ta para ciudad. También deberá fijar la anchura de los carriles en las carreteras de doble sentido para establecer el máximo en 70 ó 90 km/h, porque desaparecerán los 100 km/h actuales permitidos en algunas de esas vías y el límite se determinará en función del carril y no del arcén como hasta ahora.

Otro de los puntos que necesitará la regulación expresa de condiciones, y usos en el Reglamento son los cambios que incorpo-



ra la Ley aprobada sobre la prohibición de que los menores ocupen el asiento del copiloto, aunque queda claro que se podrá inmovilizar el vehículo cuando viaja un niño sin el dispositivo de retención adecuado. Esa disposición, que entrará en vigor al mes de publicada la renovada Ley en el BOE, pretende reforzar la seguridad de los niños en los desplazamientos, una seguridad demasiado laxa en numerosas ocasiones. Lo demuestran los 318 menores de 12 años (83 de ellos sentados en el asiento delantero) detectados

sin ningún tipo de sistema de retención durante la campaña de vigilancia y concienciación llevada a cabo hace un par de semanas.

Es la decimoctava modificación de una Ley que data del año 1990 para sentar las bases legales de las cuestiones que deberán desarrollar los reglamentos (circulación, vehículos y conductores) tanto para transponer las directivas europeas que van llegando, como para cambiar determinadas normas bajo la bandera de la seguridad.

AVISADOR SÍ, DETECTOR NO

Detectores o avisadores, dos conceptos que conviene aclarar porque nos jugamos una sanción de 200 euros y tres puntos por utilizar el que no es. Como su nombre indica, el detector alerta al conductor cuando «detecta» la existencia de un radar o cinemómetro, mientras que el avisador es el que, normalmente asociado al navegador, indica la ubicación de los radares fijos e incluso la posible existencia de uno móvil, con los datos previamente cargados en el sistema. Hay que tener cuidado porque algunos de esos navegadores son también detectores, función que se debe desactivar cuando entre en vigor la reforma de la ley, que prohíbe expresamente el uso de aparatos «activos» y sólo permite los que se limitan a informar de dónde están colocados.



A tener en cuenta

▶ Niños

–No podrán ir en el asiento delantero los niños que midan menos de 1,35 metros de altura, salvo que la parte trasera esté ocupada también por menores.
–Se inmovilizará el coche cuando el pequeño vaya sin dispositivo de seguridad infantil.

▶ Detectores de radar

–Vuelven a estar prohibidos los detectores de radar y cinemómetros. 200 euros y 3 puntos es la sanción a aplicar.

▶ Ciclistas

–Se permite circular por debajo de los límites de velocidad estipulados. Los menores de 16 años deberán llevar siempre casco en ciudad. Para adelantarlos, manteniendo una separación mínima de 1,5 metros, los coches pueden ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario sin poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas que circulen en sentido contrario.

▶ Drogas y alcohol

–Tolerancia cero para las drogas al volante, salvo sustancias, como la metadona, que se tomen bajo prescripción facultativa y con finalidad terapéutica. La prueba salival es el medio preferente de detección in situ. Su presencia se penaliza con multa de 1.000 euros y 6 puntos.

–1.000 euros es también la multa por doblar la tasa permitida de alcohol y reincidentes (con una sanción en el año anterior).
–El resto de usuarios de la vía, incluidos peatones, también están obligados a someterse a los test de drogas y alcohol cuando cometan una infracción o estén implicados en un accidente.

▶ Contaminación

–Se da cobertura legal a la DGT para cerrar al tráfico determinadas áreas por motivos medioambientales siguiendo los criterios del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

▶ Multas

–Se unifican los plazos de alegaciones y pago de multas con descuento del 50 por ciento para los

pagos a 20 días naturales.

–Se permite multar sin parar al conductor cuando el agente no pueda perseguir al infractor.

▶ La excepción de los 130 km/h

–Se abre la puerta para la modificación de los límites de velocidad, que deberá concretar el Reglamento de Circulación. Habrá casos excepcionales en que se permitan los 130 km/h y se bajará los máximos en carretera (70 ó 90 km/h) y ciudad (20 ó 30 km/h).

▶ Animales

–La responsabilidad en el atropello de especies cinegéticas recae en el conductor, sin que se pueda reclamar el valor del animal.
–Si el accidente es consecuencia directa de una cacería la responsabilidad pasa al organizador o el propietario del terreno y si es por fallo del cerramiento o no hay señalización de que existen animales sueltos el responsable es el titular de la vía donde se produce el atropello.

▶ Grúa

–Tendrán prioridad de paso cuando vayan a realizar un servicio de auxilio en carretera, aunque no son vehículos prioritarios.
–Se permite su parada o estacionamiento en vías urbanas para retirar vehículos, sin crear peligro u obstaculizar la circulación.

▶ Extranjeros

–Se obliga a los residentes en nuestro país a matricular sus coches en España. Se transpone la Directiva europea que establece el intercambio transfronterizo de información sobre los vehículos matriculados en otro Estado que cometen infracciones.

▶ Obras en la vía

–Será infracción grave realizar obras en la vía sin notificación previa a los responsables del tráfico.

▶ Vehículos

–Para impedir la exportación de vehículos deficientes en seguridad se prohíbe dar de baja definitiva por traslado a otro país a las unidades que no cumplen los requisitos reglamentariamente establecidos.

Sanciones por superar los límites de velocidad

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Grave	21-40	31-50	41-60	51-70	61-80	71-90	81-100	91-110	101-120	111-130	121-131	131-150	100€	-0
	41-50	51-60	61-70	71-80	81-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	300€	-2
	51-60	61-70	71-80	81-90	91-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	400€	-4
	61-70	71-80	81-90	91-100	101-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-190	191-200	500€	-6
	71-80	81-90	91-100	101-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-190	191-200	201-250	600€	-6
Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600€	-6

+ en www.rafa Nadal.tour.com



KIA APOYO AL TENIS

El Kia Carens es el vehículo oficial del circuito de tenis 'Rafa Nadal Tour by Mapfre', que se disputará hasta el próximo mes de septiembre en Sevilla, Barcelona, Madrid y Mallorca y cuya recaudación irá a beneficio de la fundación del tenista balear. El fabricante coreano es desde 2004 patrocinador oficial de Rafa Nadal.

+ en www.alfaromeo.es

JORGE LORENZO IMAGEN DE MARCA

El piloto Jorge Lorenzo ha 'fichado' por Alfa Romeo, marca de la que será imagen a lo largo de este año. El bicampeón del mundo de Moto GP lucirá el logotipo de la marca italiana en su



mono y en el casco. También conducirá el Alfa Romeo 4C en algunos de los circuitos del Mundial de Superbikes donde el Alfa es el 'safety car'.

+ en www.renault.es

RENAULT

Renault ha desarrollado una aplicación, Renault Technology App, para explicar las nuevas tecnologías que incorporan sus vehículos.



Las innovadoras gafas Google Glass sirvieron para dar a conocer las nuevas tecnologías.

TECNOLOGÍA QUE SE VE

En Renault buscaban 4.000 'pilotos' para probar las últimas tecnologías de sus vehículos y respondieron a su llamada más de 8.000 personas a las que les interesaba conocer los últimos equipamientos de los modelos de la marca. Se trataba de que probaran la nueva caja automática EDC de la marca, el climatizador bizona, la tarjeta manos libres, los motores Energy Stop&Start o siste-

mas como el Visio System, la Ayuda de arranque en pendiente, el radar de proximidad o el R-Link, un navegador con pantalla táctil y conexión a Internet. Las pruebas tuvieron lugar durante este mes de marzo en tres ciudades -Bilbao, Madrid y Barcelona-, donde 'pilotos' de todas las edades pudieron conocer a fondo el funcionamiento de estas tecnologías en un evento que la

marca denominó 'Techno Experience'. Además, muchos no sólo probaron los modelos sintiéndose al volante sino que disfrutaron de una forma original de conducir un Renault a través de las 'Google Glass'. Las famosas gafas sirvieron para acceder a la aplicación exclusiva, Renault Technology App, y experimentar el funcionamiento de estas tecnologías a través de la realidad aumentada.

DEL 11 AL 13 DE ABRIL

CITA EN MOTOMADRID

Los aficionados a la moto tienen una cita los próximos 11 al 13 de abril en MotoMadrid, una feria que celebra su tercera edición y en la que se darán cita más de 40 marcas de motocicletas y más de 200 expositores de accesorios y material relacionado con las dos ruedas. El evento también contará

con la presencia de reconocidos pilotos y un programa de actividades paralelas, con exhibiciones deportivas, exposiciones, etc.



+ en www.honda-montesa.es

TRIAL

Montesa Honda ha puesto en marcha un trofeo de trial para los apasionados de la marca. Contará con cuatro carreras y el único requisito es participar con una Montesa.

+ en www.audi.es

RETO DE AUDI ADRENALINA ONLINE

Audi prepara el lanzamiento de la versión especial del A1 Adrenalin con un desafío online en el que se reta a los internautas a encontrar la tecla que da acceso a una cápsula especial en la que los ganadores podrán vivir una experiencia muy particular.

Los que consigan resolver el reto planteado por

la marca en la web de la izquierda obtendrán una prueba de conducción con el Audi A1 Adrenalin y podrán tener una de las plazas para enfrentarse a la cápsula real y descubrir las sensaciones que esconde y cómo es la descarga de adrenalina que provoca vivir una experiencia totalmente inesperada.



Para preparar el lanzamiento de la versión Adrenalin del Audi A1, la marca ha puesto en marcha un desafío online.



+ en www.peugeot.es

CONCURSO 'GTI PROJECT: THE REMAKE' NUEVA VIDA PARA EL 205 GTI

El Peugeot 205 GTi ganador del concurso 'GTi Project: The Remake' ya ha sido restaurado. Éste es el resultado.

La relación de Alberto Saiz y su Peugeot 205 GTi que, según cuenta, fue su primer coche «con 'veintipocos' años» y con el que vivió «mil historias» le ha valido para ganar el concurso 'GTi Project: The Remake', que la marca puso en marcha hace unos meses para homenajear a uno de sus modelos míticos.

El ganador de este concurso

conseguirá devolver su coche a su estado original. Se han necesitado más de 200 horas de trabajo para restaurar carrocería, mecánica, interior... y poner a punto un vehículo guardado hace años en un garaje. Un cambio que, según su propietario, ha sido «como viajar en el tiempo y estrenar un 205 GTi, conservando los momentos vividos a bordo.



Peugeot devolvió a su estado original el 205 GTi del ganador del concurso.



Se intentaron preservar la mayoría de las piezas originales.



ATENTOS A... 6/4/2014

Los terrenos de Masía Pelarda, en la Sierra de Gúdar (Teruel), 31 pruebas acogen el primer Curso de Conducción Off-Road de Volkswagen (150€). Se puede participar reservando en la web de la izquierda.



OPEL

PREMIO A LA CREATIVIDAD

El stand de Opel en el pasado Salón del Automóvil de Ginebra ha logrado el Premio a la Creatividad que otorga cada año el 'Club de publicidad y de comunicación de Genève' (CPG), y que es votado por un jurado de expertos en

comunicación. El stand de la marca alemana ocupaba 1.544 m² de superficie y tenía como tema principal la conectividad.



MAZDA

Lech Walesa, primer presidente democrático de Polonia y Premio Nobel de la Paz, visitó recientemente la factoría de Mazda en Hiroshima (Japón).

NISSAN LEAF MILLONES DE HISTORIAS

Nissan ha creado una serie de historias animadas para celebrar que los propietarios de su modelo eléctrico LEAF han superado los 600 millones de kilómetros recorridos. La marca estima que en enero del próximo año llegarán a mil millones de kilómetros. Y hasta



alcanzar esta cifra seguirán publicando en la web de la izquierda historias de propietarios de toda Europa como Roberto, el primer conductor de taxi de España en comprar un Nissan LEAF.

DIVERTIDO AL MÁXIMO EL EJE TRASERO DEL SANDERO RALLYE CUP ES MUY LIGERO Y APORTA UNA DINÁMICA 'FACILONA' EN TODO MOMENTO



Competición 'low cost'



▲ Los bacquets, los arneses, el volante... Todo hace sentirnos en un coche de carreras que no parece costar 13.000 euros. Alberto Monarri nos acompañó durante la prueba del Sandero.



▲ El motor 1.2 16v es completamente de serie, con sus 75 CV. El aspecto del habitáculo es cien por cien 'racing'.



◀ Podemos encontrar los neumáticos Pirelli P1 en cualquier tienda de repuestos por unos 60 euros. Los faros del capó también se incluyen en el kit.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Últimamente, las copas de iniciación no atraviesan su mejor momento. Si quieres correr, un vehículo competente cuesta 30.000 euros mínimo y tiene un mantenimiento y unas inscripciones altas, que tiran por tierra cualquier esperanza de alguien que quiera empezar, eso sí, en plan profesional.

Dacia, con la ayuda de Renault Sport y la Federación Española de Automovilismo, ha presentado la Dacia Sandero Rallye Cup, una copa monomarca que arranca en 2014 en el marco del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto. Esto quiere decir que compites en los mismos rallies, mismos tramos y mismo días que el resto de participantes, cuyos presupuestos mínimos duplican fácilmente el de esta copa Dacia.

No se entendería el mundo de la competición sin Renault. Conocemos su aportación a la F-1 –cuatro equipos usan su motor–, la Fórmula Renault 3.5, la Mégane Trophy, la Clio Cup... Todas requieren un alto presupuesto, pero para quienes se inician en este 'mundillo' aparece el Dacia Sandero Cup, que permite hacer una temporada por 25.000 euros.

Y es que estando Dacia por medio nos podemos hacer una idea de por 'dónde van los tiros' a nivel económico.

El coche es un Dacia Sandero Base 1.2 16V 'de serie'. De hecho, el cliente que lo destine a esta copa lo ha de adquirir en un concesionario Dacia, pudiendo acogerse a descuentos y al Plan PIVE, e incluso podrá 'regatear' para que le regalen las alfombrillas, los triángulos... Su precio es de 8.400 euros sin

descuentos, pero nos podría salir por menos de 6.000.

Al adquirirlo, queda inmovilizado hasta que llegue un responsable de la federación –esto le da un toque muy serio– que sella diversas partes mecánicas para evitar su posible modificación 'ilegal'.

Luego pasa por Oreca, que comercializa el kit deportivo, y que si queremos también nos lo instala. Incluye arco de seguridad, desconector de batería, sistema de extin-

ción, cinturones de 6 puntos, dos bacquets, pastillas y líquidos de freno, amortiguadores Bilstein, muelles H&R, escape, faros en el capó, monos, carpa... Cuesta 6.800 euros sin montaje, por lo que el coche listo para correr se nos quedaría en unos 13.000 euros.

Las revisiones se pueden pasar en un concesionario Dacia, los neumáticos han de ser unos Pirelli P1 en medida 185/65 R15 que cuestan 60 euros la unidad... Todo está ideado para gastar lo mínimo. Además, la inscripción, con alojamiento, gastos y demás para disputar un rally, nos puede salir por poco más de 1.000 euros. Y si tenemos en cuenta que podemos disputar nueve pruebas –han eliminado el de Canarias por los costes de transporte–, la temporada ronda los 25.000

euros –el coche ya lo tenemos para otras temporadas y siempre podemos buscar patrocinadores–. Bien es cierto que para optar a los premios finales y a la clasificación debemos disputar un mínimo

de 6 pruebas, que comienzan con el Rally de Sierra Morena el 9 de mayo y acaban el 22 de noviembre en Madrid.

Y en Madrid, concretamente en un tramo de La Cabreña cerrado al tráfico, tuvimos

oportunidad de probarlo. Primero de copiloto con Alberto Monarri y posteriormente nos pusimos al volante para descubrir cómo va este coche de rallye 'low cost'. Su aspecto es de coche de carreras 'de

verdad' y su sonido no desentona, trasladándonos directamente al mundo de la competición. Las prestaciones son discretas, pues los 75 CV no dan para más por mucho que hayan ahorrado pe-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 16v
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.149
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	75 CV/5.500
Par máximo/rpm	10,9 mkg/4.250
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Tambores
Neumáticos	185/65 R15
Long/Anch/Alt (mm)	4.058/1.733/1.518
Vías del/tras (mm)	1.493/1.476
Capacidad del depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)*	14,5
Velocidad máxima (km/h)*	156
Consumo mixto (l/100 km)*	5,8
Emissiones CO ₂ (g/km)*	135

*Prestaciones y consumos del Sandero 'de calle'



▲ Oreca es el preparador que ha ideado el kit, que cuesta 5.600 euros sin IVA ni montaje, pero donde se incluye la carpa e incluso dos monos OMP. Frenos de serie, pero se cambian las pastillas y el líquido.



so, y en las subidas hay que hilar fino para no perder ni un segundo. Su comportamiento es sensacional y divertido, y después de toda la mañana rodando con él gastó sólo 15 litros de gasolina.

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1999
GP ORGANIZADOS
14

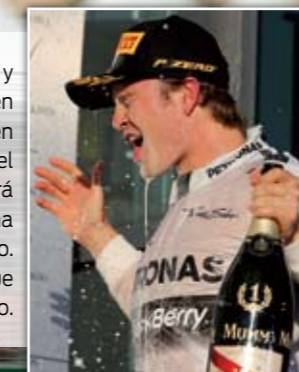
LONGITUD
5.543 METROS
VUELTAS
56

CURVAS (IZDA/DRCHA.)
15 (9 D./6 I.)
VELOCIDAD MÁXIMA
310 KM/H

RECORD VUELTA
1.43.223.
JUAN PABLO MONTOYA
(2004).



►► Rosberg y Mercedes quieren dominar también en Sepang. Vettel también querrá sacarse la espina de su abandono. Y Ferrari tiene que mejorar mucho.



Calor de Malasia, sed de carreras

Sería deseable que la segunda carrera de la temporada ofrezca otros aires a lo visto en el Gran Premio de Australia. Fiabilidad al margen, no se espera alternativa al dominio de Mercedes, pero sería deseable que la prueba de Sepang muestre otra dinámica en pista en el contexto del nuevo reglamento. Lo que también vale para Ferrari y Fernando Alonso, sin opciones por el momento tras lo visto en Albert Park.

Javier Rubio | motor16@motor16.com
Fotos: Sutton

Paradójicamente, el Gran Premio de Malasia podría ser una de las carreras más esperadas de la actual temporada. No por las alturas del certamen a la que se celebra, sino por la necesidad de desmentir el panorama que desde el punto de vista deportivo y del espectáculo dejó la primera cita del año. Que Albert Park confirme su tradicional fama como carrera singular – y no representativa de la temporada – dentro del calendario, es lo que muchos desearíamos. Especialmente respecto a la escasa acción en pista arrojada por el Gran Premio de Australia.

Comprobaremos, por ejem-

plo, si la dificultad para adelantar evidenciada en Melbourne es una excepción o una de las reglas del presente reglamento. El ERS de mayor potencia y duración quizás ya no sea el arma que fue el Kers en el pasado como ayuda para los adelantamientos. El más amplio DRS actual no sirvió de mucha ayuda en Albert Park. Tampoco fueron decisivos los neumáticos como factor diferenciador de ritmo. De hecho, en toda la carrera se produjeron sólo tres adelantamientos...

Veremos si en Sepang se mantiene esa tónica que a tantos aficionados ha desilusionado en Albert Park. Porque si bien la pérdida del sonido de los propulsores no tiene ya re-

medio –al menos este año– sería un desastre volver a revivir carreras como aquellas previas a 2011 y a la introducción de las gomas 'biodegradables' de Pirelli que, aunque criticadas, han contribuido decisivamente a carreras más dinámicas durante a estos tres últimos años.

En otro orden, el calor y la humedad de Sepang supondrán también una dura prueba para unas mecánicas y sistemas todavía en su juventud. En Melbourne terminaron 15 coches cuando se esperaba incluso que la mitad de la parrilla hubiera quedado aparcada antes de la bandera a cuadros. Veremos cómo afrontan los nuevos monoplazas unas de las condicio-

nes ambientales más duras del campeonato. Quizás sea aquí donde se hagan realidad aquellos pronósticos que no se cumplieron en Albert Park. Pero si se repitieran las positivas estadísticas de la primera carrera, los equipos de Fórmula 1 habrían dado un gran paso para que la fiabilidad, poco a poco, deje de ser tan una preocupación tan importante.

En el terreno deportivo no se esperan grandes cambios en lo alto de la jerarquía que nos dejó la primera carrera. Mercedes rueda entre medio y un segundo por delante de sus rivales, como reconocían Cristian Horner y algunos de sus colegas. De no mediar fallos de fiabilidad como el de Hamilton, es de esperar que también una de las Estrellas Plateadas consiga la victoria en Sepang.

Sin embargo, por detrás, varios equipos parecen estar estrechamente agrupados en el pelotón perseguidor. Entre ellos, las otras tres escuadras con los propulsores alemanes

a sus espaldas: Williams, McLaren –Dennis declaraba que el equipo ganará medio segundo en Sepang– y Force India. Especialmente el primero, con un Valtteri Bottas que mostró un ritmo deslumbrante en carrera –Massa se quedó en la primera curva– y que confirmó las positivas sensaciones de pretemporada. De acertar en los entrenamientos del sábado, quién sabe si hasta sus pilotos podrían plantar cara al equipo oficial.

Al margen del grupo anterior, dos escuadras también presentan incógnitas, pero alicientes para Sepang: Red Bull y Ferrari. En cuanto a este último, al descorazonador y sincero «hemos tirado a tope,

todas las circunstancias nos han permitido no ahorrar gasolina, de manera que lo que hemos hecho es lo que hay», de Alonso, siguió el duro examen de conciencia de Domenicali y los suyos. «Tenemos muchas cosas que hacer, necesitamos volver a casa y aseguramos que lo que tiene que resolverse en el grupo está claro, con claras responsabilidades entre el departamento de chasis y de motores por el estado de forma en el equipo en Australia», apuntaba el máximo responsable de Ferrari.

En la Scuderia no fueron específicos al detallar sus problemas, pero la unidad motriz de Maranello no funcionó en Australia como se es-

peraba. Sin poder utilizar el motor a plena potencia, con una bajísima velocidad punta y otros problemas, hoy por hoy, el F14 T no es una máquina para luchar por el título. Algunas de las reflexiones posteriores a la carrera de Kimi Raikkonen invitan a dudar que el potencial del monoplaza puede crecer a corto plazo lo suficiente como para rivalizar con Mercedes..

«Mientras tenemos algunas satisfacciones por la fiabilidad mostrada con el F14 T, está claro que tenemos que trabajar para mejorar nuestro coche para competir en igualdad con el equipo Mercedes», reconocía James Allison la pasada semana. Como tantas otras tempo-

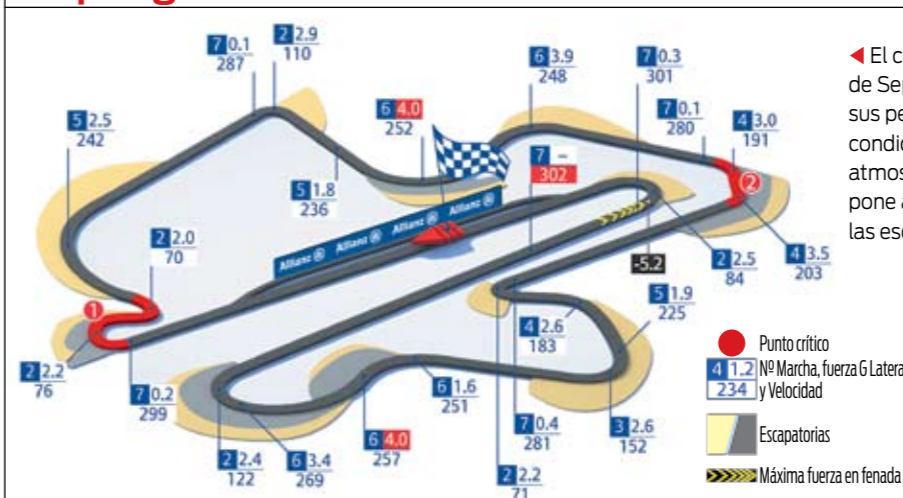
radas, es evidente que Ferrari tampoco ha comenzado marcando el ritmo en la presente.

Pero el ejemplo de Red Bull nos confirmó que en cualquier momento es posible un salto exponencial de rendimiento, como ha sido el caso del equipo austriaco entre el final de pretemporada y la primera cita de Australia. Al margen de los problemas legales con la FIA, lo cierto es que Red Bull llevó a cabo su primera simulación de carrera... en la misma carrera. Lástima los problemas sufridos por Vettel desde el sábado, porque también se nos privó de una pugna extraordinaria en el seno del equipo entre sus dos pilotos.

Que fue, en todo caso, otro de los aspectos destacados de Albert Park y que ojalá se corrija en Sepang: Hamilton, el piloto alemán y Felipe Massa quedaron rápidamente fuera de carrera. Kimi Raikkonen sufrió numerosos problemas y tampoco acaba de adaptarse a la nueva tecnología, rodando lejos de Alonso. En definitiva, faltó la oportunidad para una mayor rivalidad entre en el seno de los principales equipos. Porque, además, llegan nuevos alicientes con el mencionado Bottas, Magnussen y Ricciardo, capaces quizás de plantar cara a sus compañeros en Malasia y durante el resto de la temporada. En este terreno, el nuevo campeonato presenta grandes alicientes.

La nueva Fórmula 1 dejó descolocados a muchos afi-

Sepang curva a curva



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
 ENTRENAMIENTOS
 VIERNES 28:
 1ª SESIÓN: 03:00-04:30
 2ª SESIÓN: 7:00-8:30
 ENTRENAMIENTOS
 SÁBADO 29:
 1ª SESIÓN: 06:00-07:00
 CLASIFICATORIOS:
 09:00
 CARRERA DOMINGO 30:
 CARRERA: 10:00

cionados en Australia. Muchas facetas han de cambiar para superar la imagen dejada por la primera carrera. Puede que el Gran Premio de Malasia ayude a recomponer la figura, y esta nueva era comienza a despejar con otros aires.

WRC TOYOTA



CTO. ESPAÑA TIERRA Y TT LORCA

Ganó Suárez... y Pons se va

Rómulo Branco (Toyota Hilux) ganó la primera cita del Campeonato de España de TT, en Lorca, mientras que en el certamen de Rallys de Tierra, que también se abrió allí, venció José Antonio Suárez (Mitsubishi Evo IX), por delante de su compañero Xevi Pons, que anunció su retirada por disconformidad con la organización.

WTCC 2014



Test en Italia con el Yaris

Toyota Motorsport, con la colaboración del equipo privado Motorsport Italia, ha probado en varios tramos de tierra en Italia un Yaris WRC, equipado con un motor 1.6 Turbo. La firma japonesa quiere regresar al Mundial de Rallys, pero sería en 2017 y con otro modelo distinto.



Habrà 22 coches en parrilla

El Mundial de Turismos, que empieza los días 12 y 13 de abril en el circuito urbano de Marrakech, contará finalmente con 22 coches, de los que 6 corresponden a la categoría TC2. En TC1, que es la clase reina, habrá seis Chevrolet Cruze, cuatro Honda Civic, tres Citroën C-Elysee y tres Lada.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO CATAR



◀▲ Rossi, Márquez y Pedrosa en el podio. El gran ausente, Lorenzo, se había caído en la primera vuelta. A la izquierda, Márquez por delante de Rossi.

Victoria de Márquez tras el duelo con Rossi

Cuando hace un mes Marc Márquez se fracturaba un peroné durante una sesión de entrenamiento con motos 'Dirt Track' su participación en la primera cita del Mundial, en Catar, no estaba asegurada. Pero el de Cervera llegó a tiempo y, de hecho, demostró que sería el rival a batir al marcar el mejor tiempo en los entrenamientos. El vigente campeón de MotoGP parecía recuperado, aunque reconocía que sentía aún fuertes dolores en su pierna derecha. Si la carrera era intensa, Márquez podía sufrir. Y la carrera fue intensa como pocas, pero el piloto

de Honda, en vez de sufrir, pareció divertirse como nunca en lo que acabó siendo un reñido mano a mano con su ídolo de siempre, el italiano Valentino Rossi.

Hay cosas que parecen

no cambiar, y una es que a Márquez no se le dan bien las salidas. En Losail volvió a acelerar mal con el semáforo verde y vio cómo Lorenzo situaba la Yamaha en la primera plaza. Sería un es-

pejismo para el mallorquín, que en ese giro inicial se iba al suelo por culpa de unos neumáticos que aún no estaban tan calientes como el piloto. Bradl y Bautista heredaron entonces la cabeza, pero Rossi y Pedrosa recuperaban por detrás, y a ellos se sumó un Márquez que dejó lo mejor para su duelo con Rossi, en el que a veces saltaron chispas. Al

final, el catalán mantuvo por detrás al italiano, mientras que Pedrosa se beneficiaba de la caída de Bautista en la última vuelta para ser tercero. Cuarto, un sorprendente Aleix Espargaró.

En cuanto a las otras dos categorías, triunfo de Esteve Rabat en Moto2, por delante de Nakagami y Kallio, mientras que en Moto3 terminaba segundo Alex Márquez, superado al final por el australiano Jack Miller. Tercero fue Efrén Vázquez.



▲ Fin de semana perfecto para 'Tito' Rabat en Moto2, pues logró la 'pole' el sábado y ganó la carrera, por delante del nipón Nakagami.



▲ El australiano Jack Miller se anotó el triunfo en Moto3 después de aprovechar un error de Alex Márquez, que terminó segundo.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

► **Guía del comprador,**
Puedes consultar la
guía de precios nuevos
más completa, con las
características de cada
modelo en

Ventas en Europa

SIGUE EL CRECIMIENTO, PERO CON ÍNDICES MUY BAJOS

En los 28 países de la UE febrero ha sido el sexto mes consecutivo de subida (8%), pero las 861.058 unidades matriculadas son, según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), el segundo registro más bajo del mes desde que en 2003 se iniciaron las estadísticas con la UE ampliada.

Con 1.796.787 unidades, la subida en enero/febrero se coloca en el 6,6%, que son tres décimas por debajo con los tres países de la EFTA (ver cuadro). En el resultado mensual mucho ha tenido que ver el crecimiento de cuatro de los cinco grandes mercados, puesto que Francia presenta un descenso del 1,4%, que baja al -0,5% sumando enero.

En un ranking que lidera con autoridad VW (casi dobla a Renault, segundo), son pocas las

marcas que cierran febrero por debajo del nivel alcanzado en 2013; una de ellas es VW (-0,8%) a la que se unen Citroën (-0,1%), Chevrolet (-5,0%), Alfa Romeo (-2,3%), Mini (-10,1%), Smart (-7,2%), Hyundai (-3,0%), Honda (-15,2%) y Jaguar (-11,2%), aunque en la suma de los dos primeros meses del año VW, Citroën y Chevrolet se libran del negativo, al que se suman Nissan y Land Rover. Por contra, Dacia es la marca con mayor crecimiento mensual (33,6%) y acumulado (35,9%), seguida por Suzuki, que sube un 30,8% en febrero, Lexus (26,7%), Mazda (21,9%) y Skoda (21,5%).

Por ventas acumuladas, Ford, Peugeot, Renault y Opel completan, junto con el inalcanzable VW, el quinteto que encabeza ese ranking.

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades febrero	% 14/13	Unidades Enero/Febr.	% 14/13
GOLF	34.318	9,4	73.629	16,3
CLIO	21.236	-5,1	42.271	-3,6
POLO	20.001	2,3	42.783	5,8
FIESTA	18.508	19,3	40.925	13,2
ZOE	17.285	-9,2	35.782	-7,7
CORSA	16.766	21,2	30.957	3,3
OCTAVIA	14.941	39,3	31.841	35,4
PANDA	14.402	2,9	26.404	-7,5
FOCUS	14.130	-3,4	30.268	-6,3
QASQAI	13.171	-16,7	25.993	-20,7

*FUENTE: JATO

LOS MERCADOS QUE MÁS VENDEN

	Febrero	%14/13	Enero/Febr.	%14/13
ALEMANIA	209.349	4,3	415.345	5,7
REINO UNIDO	68.736	3,0	210.392	6,1
FRANCIA	141.290	-1,4	268.053	-0,5
ITALIA	118.328	8,6	236.500	6,0
ESPAÑA	68.763	17,8	122.199	13,1
BÉLGICA	46.140	1,6	95.724	-0,4
PAÍSES BAJOS	33.625	5,4	78.193	-2,1
EU28	861.058	8,0	1.796.787	6,6
EFTA	33.672	-0,6	658.100	-1,8
EU28+EFTA	894.730	7,6	1.862.597	6,3

FUENTE: ACEA

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

	Febrero	%14/13	Enero/Febr.	%14/13
VW	106.723	-0,8	229.528	3,8
RENAULT	60.682	3,8	119.824	3,8
PEUGEOT	59.661	6,6	121.117	7,7
FORD	58.951	11,3	126.033	10,0
OPEL	57.244	15,8	112.534	2,8
AUDI	48.589	11,8	102.838	10,0
CITROËN	46.745	-0,1	96.945	2,3
FIAT	46.302	5,7	92.020	1,3
BMW	42.508	6,8	91.620	4,1
MERCEDES	40.835	5,1	86.839	2,9

FUENTE: ACEA



▲ El director de Citroën, Alfredo Vila, junto a los consejeros de la Comunidad de Madrid Pablo Cavero y Borja Sarasola.



La primera 'metrolinera'

Hasta junio, recargas gratis

En la calle Doctor Esquerdo (nº 62) de Madrid, concretamente en las instalaciones de Citroën ha comenzado a funcionar el primer

punto de recarga para vehículos eléctricos que aprovecha la energía del frenado los trenes del metro. La 'Metrolinera' es fruto del

proyecto Train2Car, que permite al automobilista realizar la recarga en sólo 20 minutos. Compatible con el conector CHAdeMO, la utilización es gratuita hasta junio y se puede utilizar de 8 de la mañana a 9 de la noche, coincidiendo con el horario de apertura de la sucursal de Citroën España.

Usados

UNA OFERTA CON MUY BAJA CALIDAD

Las estimaciones de Faconauto (concesionarios) coloca por debajo de los 3.000 euros el valor residual de tres cuartas partes de los usados a la venta, lo que supone «vehículos muy viejos y con muchos kilómetros a cuestas», aunque son, puntualiza Faconauto, los que están empujando las ventas, con un aumento de sus transferencias del 32% en lo que va de año (los modelos con más de diez años protagonizaron el 49% de las ventas totales). Los datos que barajan los concesionarios apuntan un valor residual medio (depreciación por edad, kilometraje e imagen de marca) de 5.400 euros para las unidades transferidas en enero y febrero, periodo en el que las ventas subieron un 18%, colocando el ratio nuevo/ocasión en 2/4, proporción que supone los niveles más altos del país.

PromoCAR de TNS

Opel se apunta el mayor descuento

A 4.102 euros ascendió el descuento medio de los coches vendidos en España el año pasado, con una subida del 20 por ciento respecto a 2012 y fue Opel, con 5.278 euros, la marca generalista que alcanzó la cifra más alta, repitiendo la posición que ocupó en 2012 con una oferta media de 4.679 euros. Sin embargo, el mayor crecimiento lo protagonizó Ford, con un 40 por ciento sobre el esfuerzo promocional del año anterior, que supuso 4.951 euros por coche en 2013 (ver cuadro).

Mención especial merecen las marcas 'premium', lista que encabeza Jaguar, con 7.808 euros por coche como media, muy por delante de los 4.767 euros de BMW, la segunda del ranking, y mucho más de los 1.964 de Volvo, colocada sexta, que es la única en la que el esfuerzo promocional en España está por debajo del realizado en Europa (-28%). Por contra, los descuentos de Land Rover (214%) y Mercedes (149%) superaron ampliamente la media de sus promociones en el conjunto europeo, destacando también Renault (116%) y Kia (97%) en las que, al igual que en el resto de generalistas, los descuentos suponen un ahorro importante para el comprador al ser modelos de precio más bajo que los premium.

Son datos del Balance del Sector de Automoción de la consultora TNS, que también indica que el nivel de promociones está un 64 por ciento por encima de la media europea, diferencia en la que han contribuido en gran manera los planes de ayuda. Relevante también es que el pasado año fue el primero con crecimiento de las promociones en los cinco grandes mercados, destacando el esfuerzo de Alemania, que subió un 19% los beneficios para el comprador, aunque eso no evitó la caída de las ventas en el país.

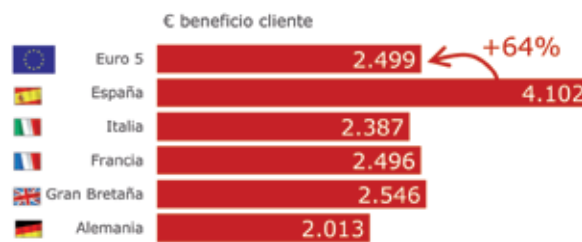
Sobre el tipo de promoción, el descuento directo acaparó el 86% de la rebaja que recibe el comprador, quedando en un apoyo minoritario, financiación, equipamiento, extensión de garantía o seguros. Una situación que para Marc Cartañá, el director de PromoCAR en TNS, podría cambiar con la recuperación del mercado, no con un descenso de las promociones sino con mayor presencia de beneficios

vinculados a financiación o equipamiento adicional a precio reducido o gratuito.

El informe también resalta que en 2013 aumentó el número de españoles con necesidad de comprar coche, hecho que ocurría por primera vez en cuatro años, aunque dos de cada tres no lo compraron, por no poder o por retrasar la adquisición

puediendo realizarla, pese al crecimiento de la sensación de que los precios han tocado fondo; sólo el 18% consideran que seguirán bajando, frente al 34% que estaba convencido el pasado año. Esa bolsa de potenciales compradores lleva a colocar en torno al 6,3% el crecimiento de las matriculaciones y la intención de compra.

LOS DESCUENTOS EN ESPAÑA SUPERAN UN 64% LA MEDIA EUROPEA



España: Incluye Plan Five (600€ media)

INCREMENTO SIGNIFICATIVO EN ESPAÑA Y ALEMANIA



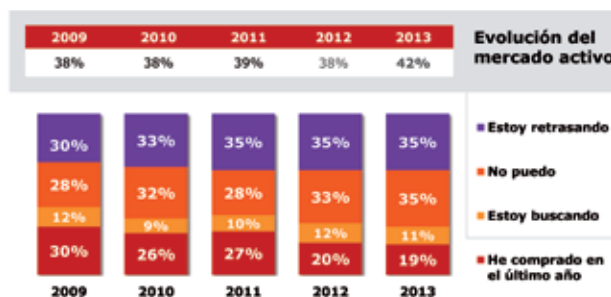
España: Incluye Plan Five (600€ media)

LAS MARCAS OFRECEN MAYOR BENEFICIO PROMOCIONAL POR COCHE VENDIDO EN EL MERCADO ESPAÑOL



España: Incluye Plan Five (solo consideradas las marcas generalistas de volumen)

UNO DE CADA TRES ESPAÑOLES RETRASA LA COMPRA



Greencar

INTERÉS POR LOS MODELOS VERDES

Las emisiones de CO₂ del 73 por ciento de los vehículos matriculados el pasado año en España estaban por debajo de los 130 g/km, con seis de cada diez unidades por debajo de los 120 g/km, lo que supone la rebaja de las emisiones medias de los 135 g/km de 2011 a los 122 g/km de 2013. La evolución favorable también se aprecia en Francia e Italia (80 y 75% de matriculaciones por debajo de los 130 g/km de CO₂, respectivamente), seguidos por España (73%), Reino Unido (68%) y Alemania (58%), el único de los cinco que aún supera los 130 g/km establecidos para 2015.

Volviendo a nuestro país, Seat lideró las matriculaciones hasta 120 g/km en 2013, con León e Ibiza encabezando la lista de modelos, por delante de los VW Golf y Polo y el Peugeot 208, destacando el Fiesta (8º) con el 99% de las ventas por debajo de 120 g/km.

Postventa

Un parque envejecido mantiene la actividad

La revisión de la postventa es otro de los capítulos del Balance del Sector de la Automoción en 2013 de TNS, que destaca un 'frenazo' en la caída del volumen de reparaciones, pues el ligero descenso de las intervenciones por averías o desgaste se vieron compensadas por la recuperación del cambio de neumáticos, que arrastraba unos años de importante caída.

En cuanto a la distribución del trabajo los talleres independientes siguen ganando cuota de mercado, manteniendo su liderazgo con el 42% de las operaciones. Por contra, las redes oficiales (38%) siguen perdiendo peso, aunque no todos los fabricantes en la misma proporción. Los otros dos canales, automantenimiento (9 por ciento) y cadenas especializadas (11 por ciento) se mantienen estables.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Contains multiple rows of car listings for Opel Zafira Tourer.

OPEL

Zafira Tourer: bien equipado y por 17.990 €

La gama del monovolumen alemán tiene este mes un 8 por ciento de descuento más algunos packs a buen precio, pero la oferta más interesante se centra en el Selective 1.4 T de 140 caballos y 'Start/Stop' con siete plazas, que hasta el 30 de marzo se puede conseguir por 17.990 euros, contando con el PIVE para familias numerosas. Además, cuenta con un equipamiento valorado en 4.500 euros, en el



Buena ocasión

que no faltan el sistema multimedia IntelliLink, la alerta de ángulo muerto o el climatizador digital bizona. Tampoco faltan ABS, ESP y TC Plus, así como asistente de aparcamiento avanzado, seis airbag y sistema de pedales retráctiles, llantas de aleación de 17 pulgadas, retrovisores plegables eléctricamente u ordenador de a bordo con check control.

PRIMAVERA PARA EL VEHICULO DE OCASION

Hasta el 31 de marzo Automóviles Alhambra organiza en sus instalaciones de Madrid la Feria de Primavera del vehículo usado, ofreciendo unidades de confianza con dos años de garantía y un ahorro que puede alcanzar el 50 por ciento. Más de 400 coches seminuevos y de ocasión se ponen a la venta de lunes a domingo y de 10 a 20,30 horas en los centros de El Planetario (Calle Bronce 14) y El Plantío (A6, km 12).

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table header: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km)

Main table of car listings with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Contains multiple rows of car listings for various models.

Advertisement for Bentley and BMW dealerships, including contact information and website links.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a search bar and contact details for 'cochesyconcesionarios.com'.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Contains listings for various car models including Fiat, Ford, Hyundai, and Peugeot.

GOODYEAR HASTA 50 € DE REGALO Hasta el 18 de mayo, comprar dos neumáticos Goodyear de llanta de 16 pulgadas conlleva una tarjeta de débito



PEUGEOT Comerciales conectados De momento para Partner y Expert y muy pronto para las versiones Tepee de esos furgones llega al serie especial Office, que destaca por aunar equipamiento tecnológico y conectividad.

De momento para Partner y Expert y muy pronto para las versiones Tepee de esos furgones llega al serie especial Office, que destaca por aunar equipamiento tecnológico y conectividad. Como se trata de convertir el vehículo en oficina, no faltan pantalla táctil de 6.2 pulgadas, radio, Bluetooth, reconocimiento de voz, conexión internet por USB, Smartphone y Wi-Fi, navegación y conexión para dos teléfonos. Todo ello compatible con multitud de dispositivos móviles y de sencilla utilización. También vienen equipados de serie con aire acondicionado, retrovisores eléctricos, regulador/limitador de velocidad y puerta lateral derecha deslizante. Están disponibles en los concesionarios de la marca desde 10.000 euros el Partner y desde 12.400 el Expert, en ambos casos sin impuestos y con las ayudas PIVE o PIMA.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Header row for the second table.

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Contains listings for various car models including Volkswagen, Peugeot, and others.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like ASTRA 2.0 CDI S/S 165 CV Sportive, INSIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático, BOXSTER 2.7, BOXSTER 3.4 S, etc.



Importador: Porsche Iberica, S.A. Avda de Burgos, 67 28050 Madrid. Teléfono: 902 500 919. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Read de post-venta: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like BOXSTER 2.7, BOXSTER 3.4 S, CAYMAN 2.7, etc.



Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. de Burgos, 67 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 500. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Read de post-venta: 130 puntos España. Web: www.renault.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like TWINGO Emotion 2018 dCi 75, TWINGO Emotion 2018 1.2 16v 75, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like CAPTUR Inters dCi 90 EDC eco2, CAPTUR Inters Energy dCi 90 S&S eco2, etc.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

HYUNDAI Go! Brasil: preparados para el Mundial

Calentando motores para el Mundial de Fútbol, que pronto se celebrará en Brasil, y como patrocinador de la FIFA, Hyundai lanza la edición especial Go! Brasil para i10, i20, i30 e i30 CW e i35.

Para distinguirlos hay detalles exteriores específicos en cada modelo (carcasa de retrovisores en negro, emblema Go!...) y todos cuentan con interesantes añadidos, como los 1.000 euros menos que cuesta el i10 con el mismo acabado Style Plus o la mejora del equipamiento de serie de cada acabado y modelo que aportan Go! Brasil y Go! Brasil Plus, como climatizador automático, techo solar practicable, navegador integrado, cámara de marcha atrás, faros bi-xenón o volante calefactable, por ejemplo.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Lists various car models and their specifications.

VERSIONES DISPONIBLES. PVP 10.500€*. 1.6 CRDi (110CV) GO! BRASIL 16.390€. 1.6 CRDi (110CV) GO! BRASIL PLUS 17.190€. 1.6 CRDi (110CV) GO! BRASIL PLUS NAV 18.090€.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like LANDCRUISER 3.0 D-40 VX VICTORY EDITION, HILUX 2.5 D-40 Cabina Extra GX, etc.

Volkswagen logo and contact information for Volkswagen España, S.A. C/de la calle Z. Edificio Corral. P. Mas. Blau. 08001 Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 934 028 960. Garantía: 3 años o 100.000 km.

Main table listing various car models and their specifications, including prices, power, and consumption. Models range from VW Golf to VW Jetta.

NISSAN

DISFRUTAR DEL LEAF

Los trabajadores de Northgate dispondrán un año del Leaf cedido por Nissan para sus desplazamientos urbanos. La acción forma parte del compromiso de Nissan con el fomento de la movilidad eléctrica. En la foto, Francisco Saúco de Nissan e Ignacio

Aliago de Northgate Renting Flexible, tras realizarse la entrega.



FORD Cuatro modelos con versiones autogás

Asociado al motor de gasolina Duratec 1.4 en Fiesta y B.Max y sobre la base del 1.6 Ti-VCT en Focus y C-Max y disponibles en acabado Trend y Titanium llegan las versiones Autogás o Gas Licuado de Petróleo (GLP) a la oferta de Ford. La preparación se realiza directamente en fábrica, lo que supone dos años de garantía de la marca para esa alternativa, que rebaja sustancialmente emisiones,

De fábrica y con garantía

utiliza un combustible que cuesta la mitad que uno tradicional, aumenta la autonomía y abarata el mantenimiento, al producir un menor desgaste y alargar los cambios de aceite. Además, los vehículos propulsados por GLP pueden acogerse al PIVE y a las ayudas a la compra disponibles en algunas comunidades autónomas para los vehículos menos contaminantes, que se pueden consultar en http://aoglp.com.

GAMA AUTOGÁS PVP table listing prices for Fiesta 5p, B-MAX, Focus 5p, and C-MAX in different configurations.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like VW Polo, VW Golf, VW Jetta, VW Tiguan, VW Sharan, VW Passat, VW Touran, VW Caddy, VW Crafter, VW Transporter, VW Caddy Maxi, VW Crafter Maxi, VW Transporter Maxi, VW Caddy Maxi LWB, VW Crafter Maxi LWB, VW Transporter Maxi LWB, VW Caddy Maxi LWB, VW Crafter Maxi LWB, VW Transporter Maxi LWB.



BP ULTIMATE DIÉSEL, MANTIENE LA POTENCIA Y EVITA LA CORROSIÓN

En el taller me han comentado que repostando BP Ultimate diésel protejo el motor de la corrosión y el desgaste. ¿No es igual que el resto de carburantes?

RESPUESTA

Gracias a su avanzada fórmula limpiadora, BP Ultimate diésel, a diferencia de los carburantes convencionales, conserva la potencia del motor que se puede ver reducida por las impurezas de un depósito dañado.

HIDRÓGENO COMO COMBUSTIBLE

Luis Alberto Monzón

Llevo años leyendo que los vehículos utilizarán el hidrógeno como combustible. Sería magnífico porque ese elemento se encuentra en la naturaleza y no habría problemas de abastecimiento. Mi duda es si resulta tan complicado llevar un coche a su fabricación en serie. ¿Tendría que ser eléctrico o podría ser térmico? ¿Hay alguna fecha prevista para la llegada de esta tecnología?

RESPUESTA

Tienes toda la razón pero como se suele decir, las cosas de palacio van despacio. Ya en 1998 tuvimos ocasión de conducir un vehículo propulsado por pila de combustible de la firma Toyota, marca que asegura que en 2015 ya tendrá preparado un sedán de cuatro puertas con esta tecnología para su comercialización en Japón y Estados Unidos.

Honda ya dispone desde 2008 de un FCX Clarity vendiéndose en esos dos países y durante la última edición del Salón de Los Angeles, a finales del pasado año, Hyundai mostró un IX35 impulsado con esta tecnología, que precisamente ahora ofrece como experiencia piloto en varias ciudades norteamericanas, y modelo



con el que anuncia una autonomía superior a los 500 kilómetros.

Y no son los únicos fabricantes que afrontan ya la recta final para introducir modelos impulsados por pila de combustible. El mayor problema, como ocurre con los puntos de recarga de los vehículos eléctricos, es conseguir una infraestructura de 'hidrogeneras' que hagan viable el proyecto en masa.

Además de un complicado proceso químico, la seguridad ha sido el talón de Aquiles, ya que almacenar hidrógeno a alta presión en los tanques podía convertir a los automóviles en auténticas bombas rodantes. Sin embargo, los avances registrados en materia de seguridad ya los hacen viables para circular por la calle.

Respecto a si el vehículo tiene que ser eléctrico o térmico, comentarte que la pila de combustible lo que hace es mezclar el hidrógeno con el oxígeno y mediante un proceso químico generar electricidad, que se aprovecha para alimentar el motor eléctrico, mientras que por el escape se emite vapor de agua. Emisiones cero, por lo tanto.

Pero es cierto que el hidrógeno también se ha utilizado como combustible en motores térmicos. Se mantiene la estructura del propulsor alimentado por gasolina (cilindros, pistones, bielas, bujías, inyectores...), pero sí que es necesario modificar y reforzar algunos componentes debido a que el rendimiento es muy superior, en torno a un 30 por ciento más que si utilizamos gasolina. Además, el propulsor puede estar preparado para utilizar hidrógeno o gasolina indistintamente. En este caso el vehículo tendría dos depósitos de combustible, uno para cada elemento.

Comentarte finalmente que cuando en alguna ocasión se ha mencionado un motor de agua, realmente aunque es ese el elemento que se almacena, realmente lo que hace mover al vehículo es el hidrógeno. Este se obtiene tras un proceso químico que lo separa del oxígeno (H₂O), pero se requiere una gran cantidad de energía para llevarse a cabo.

En definitiva, como puedes ver, no parece que esté demasiado lejos la utilización en masa del hidrógeno como fuente alternativa.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿SE PUEDE CONDUCIR HACIENDO USO DE UN SOLO AURICULAR?

La Ley prohíbe conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención, por tanto, si se condujese haciendo uso de un solo auricular, podríamos ser denunciados y sancionados, con una multa de 200 euros y la pérdida de tres puntos. Cierto es que, una vez recurrida alguna multa de este tipo, ante los juzgados de lo contencioso administrativo, en alguna ocasión, excepcionalmente, se ha dictado una sentencia diciendo que el uso de un solo auricular no implica haber cometido la infracción. Primero, porque la Ley se refiere a auriculares, en plural y, segundo, porque no se da el tipo exigido, al no suponer, el uso de un solo auricular, que se disminuya la atención a la conducción; pero, en estos casos, las sentencias dictadas no generan jurisprudencia, al tratar casos particulares y concretos, donde el agente reconocía en la propia denuncia que sólo se estaba utilizando un auricular y que, además, no son revisables por el Tribunal Supremo; por tanto, como norma general, se debe considerar que el uso de un auricular es sancionable, cuya defensa, únicamente, podría ser realizada con pequeñas posibilidades ante un juzgado, ya que los organismos sancionadores son reacios a admitir este tipo de excepciones.

BUENA PREGUNTA

ALCOHOLEMIA Y RECUPERACIÓN DE PUNTOS

¿Cómo se consideran las infracciones de alcoholemia a efectos de recuperación de puntos?

RESPUESTA

Todas las infracciones por alcoholemia, con independencia de su tasa, es decir, siempre que se supere la tasa mínima establecida, están fijadas en la Ley como infracciones muy graves. Por tanto, a efectos de la recuperación de puntos, se tendrá que tener en cuenta que, siempre que la infracción por la que se perdieron los últimos puntos, fuese una infracción muy grave, se recuperarán los perdidos, por el transcurso de tres años sin volver a ser sancionado con otra nueva multa que suponga una nueva pérdida de puntos. En este sentido hay que tener en cuenta

que la fecha para comenzar a computar el transcurso de los tres años, nunca es la fecha de la infracción, sino la fecha en la que adquirió firmeza, es decir, si se formularon alegaciones habrá que esperar a que se dicte la correspondiente resolución sancionadora.



CITA EN LA ITV POSTERIOR A LA FECHA DE VENCIMIENTO DE LA REVISIÓN

Si me retraso en pasar la ITV porque la cita me la han dado para fecha posterior al vencimiento, ¿Me pueden multar?

RESPUESTA

Efectivamente le pueden multar. Siempre tenemos que pensar que no hay ningún motivo para cometer una infracción de este tipo, ya que si por no tener pasada la inspección técnica, el vehículo no pudiese circular, no debería hacerlo; incluso si tuviese que ser trasladado en grúa al centro de la inspección, debería hacerse así, ya que de lo contrario estaríamos asumiendo el riesgo de ser denunciados y sancionados por ello. Precisamente, por este motivo, siempre es recomendable solicitar la fecha de la siguiente inspección con bastante tiempo de antelación al día del vencimiento, para evitar que, un retraso en la nueva fecha, provoque las consecuencias anteriormente citadas. En este sentido hay que tener en cuenta que, lo mismo ocurre cuando se acude a pasar la Inspección Técnica, antes del vencimiento del plazo y ésta resulta desfavorable o negativa, en cuyo caso, el vehículo no puede circular con normalidad, ya que la fecha anterior ya no

le servirá y quedará sometido al nuevo resultado. Así, hay que tener en cuenta que si el resultado es desfavorable, el vehículo sólo podrá circular de la Inspección Técnica al taller y del taller a la Inspección, no pudiéndose romper la citada cadena con un desplazamiento a otra dirección, porque en ese caso, podría darse una hipotética denuncia, que no tendría fácil defensa. En estos casos, hay que tener en cuenta que el plazo concedido por la propia inspección no se refiere a la posibilidad de que el vehículo circule por las carreteras, sino que se refiere a la validez de las tasas pagadas y de los elementos inspeccionados que hubiesen resultado satisfactorios; pero nunca autorizaría a circular, más allá del desplazamiento indicado. Por otro lado, si el resultado de la inspección fuese negativa, hay que destacar, por ser de suma importancia, que el vehículo no puede circular, ni tan siquiera para ir al taller. Debería ser trasladado en una grúa para que se produjese su reparación y, una vez subsanado el defecto, volver a llevarlo a la inspección en grúa, ya que de lo contrario, si se tuviese conocimiento de que el vehículo fue circulando en tráfico abierto, podría ser objeto de la correspondiente denuncia que, además, sería considerada muy grave, y cuya sanción sería de 500 euros.

CONSULTAS RÁPIDAS

MOTOR 1.4 TSI DEL GRUPO VOLKSWAGEN

Pedro Hernández

Es un motor 'redondo' que utiliza el grupo VW para equipar a diferentes modelos en las distintas marcas que forman el grupo. A tu pregunta, comentarte que este propulsor de 140 caballos tiene la particularidad de poder desconectar automáticamente dos de los cuatro cilindros si la demanda de potencia así lo permite, con el consiguiente ahorro de

combustible. En el caso concreto del Seat León esta tecnología no está disponible de momento (sí el motor), pero lo incorporará en un futuro, como ya lo hace el Ibiza. Y en breve tendremos que hablar ya de 150 CV, como en el caso del nuevo VW Polo BlueGT...

PRESTACIONES DEL JAGUAR F-TYPE S

Antonio Plaza

Éstos son los datos registrados por el Jaguar F-Type S V6 de 380

caballos cuando pasó por nuestro centro técnico. La aceleración de 0 a 100 km/h la cubrió en 5,5 segundos (algo lejos de los 4,9 que homologa) y necesitó 24,7 segundos para recorrer el primer kilómetro desde parado. Pasar de 80 a 120 km/h se tradujo en sólo 3,3 segundos, mientras que para realizar una frenada desde 120 km/h y hasta detenerse por completo necesitó de 53,5 metros. Por último, el consumo medio durante nuestra prueba fue de 10,4 litros.

► mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
► mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
► mándanos tu fax a: 916 857 992
► para números atrasados llama al: 916 857 990
Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

- Vigilancia diaria de sus posibles multas.
- Servicio de grúa y taxi en caso de inmovilización.
- Revisión de sus presupuestos del taller.
- Abogado presencial en delitos de seguridad vial.
- Hasta 1000€ al mes en caso de retirada de carné.
- Recurso de multas.

Porque la verdadera protección para el conductor no viene de serie.

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



LEGALITAS

FRANCESES PEUGEOT OXIA Y CITROËN XM, PROTAGONISTAS EN M16



sin turbo, berlina, limusina o familiar, dando hasta 168 caballos en gasolina y 120 con gasóleo. Ese aspirante a sustituir al CX, el nuevo Citroën XM, carrozado por Bertone tras cinco años de trabajo y, por fin, con motores V6, sería presentado oficialmente en Francia en el mes de mayo, definiéndolo como 'otra historia' el entonces director general de Citroën, Xavier Karcher.

El coche probado era el Peugeot 205 Junior (1.025.000 pesetas en 3 puertas y 1.080.000 en 5, siempre con 55 caballos de potencia). Este 205, maduro pero aún juvenil, destacaba por su precio, por su comportamiento y gracias al rendimiento de su motor procedente del Citroën AX 11, y no lo hacía tanto por causa de sus asientos cortos o de las deficiencias tanto de su acabado como de su ventilación.

M16 también probaba una pequeña furgoneta monovolumen, que recordaba a las antiguas Siata derivadas del 600 y del 850. Esa monovolumen era la GM Rascal, también conocida como Suzuki Carry, que, normal o sobreelevada, siempre ofrecía 45 caballos procedentes del 4 cilindros de 970 c.c. que compartía con el Suzuki SJ 410. Como GM o como Suzuki se vendía a precios entre 1.089.000 y 1.136.000 pesetas. Su capacidad de carga, su facilidad de conducción y su agilidad en ciudad primaban sobre su dirección pesada, su motor ruidoso y su palanca de cambios dura de manejo.

Motor16 ofrecía un extraordinario dedicado a la Fórmula 1 que iba a comenzar con McLaren, Senna y Prost como principales actores, todo ello sin olvidar el regreso de los

Nº 283

25 MARZO 1989

La portada



La portada tenía como reclamo un Especial sobre el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Además, el Citroën XM, la prueba del Peugeot 205 Junior y una toma de contacto con otro concept de Peugeot, el Oxia

motores atmosféricos y el acoso de los fabricantes europeos al primer fabricante mundial: Japón.

McLaren Honda –con Senna y Prost–, Arrows Ford, Williams Renault, Tyrrell Ford, Brabham Judd, Lotus Judd, March Judd, Osella Ford, Benetton Ford, Scuderia Italia Ford, Minardi Ford, Ligier Ford, Ferrari, con Berger y Mansell, Eurobrun Ford, Larrousse Lamborghini, Coloni Ford, Zakspeed Yamaha, Onix Ford, Rial Ford y AGS Ford eran los equipos en liza en una temporada en la cual los ganadores iban a ser los mismos que en 1985: McLaren y Alain Prost.

Citroën XM, lujo francés

La marca francesa sustituía su buque insignia, el legendario CX, por un nuevo modelo diseñado por Bertone que aunaba originalidad en su estilo y su tecnología, con la mayor exquisitez y cuidado en todos sus detalles.

Ramón Roca Masada | Fundación Cultural RACE

Era noticia un prototipo Peugeot, el Oxia, definido como 'rigor, pasión e imaginación', al que su motor V 6 con dos turbos, el motor de los prototipos VM de las últimas 24 horas de Le Mans, le permitía alcanzar los 405 km/h gracias a los 680 CV desarrollados por dicha me-

cánica, que movía la escultura con la cual Paul Bracq lo había carrozado, el de los Mercedes Pagoda y los BMW 3 de 1975, entre otros.

La gran novedad era el sustituto de los añorados Citroën CX –aún en el mercado–, ofreciendo versiones de gasolina y diésel, con o

Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' de www.motor16.com

¡Haz que su comunión sea diferente!

El Zoo Aquarium de Madrid te propone un entorno único con atención personalizada y la compañía de tus animales preferidos. Serás el protagonista del día y darás un paseo en la barca con los delfines durante la exhibición.



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marce@grpr.com

Faunia: eventos@faunia.es



Celebra y pasa todo el día de tu comunión en Faunia en compañía de tus animales preferidos. Un entorno único y diferente para tu celebración.



AUTOS MUY, PERO QUE MUY CUERDOS.

CON LOS MOTORES DE GASOLINA PURETECH, CONSUMES MENOS Y AHORRAS MÁS.

PEUGEOT 208
GASOLINA PURETECH

DESDE **8.900€***
PLAN PIVE INCLUIDO



PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** Atención al cliente 902 366 247

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,4 hasta 5,6. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 87 hasta 129.

APROVÉCHATE DEL PLAN PIVE EN TODA LA GAMA 208.

Nadie te ganará en eficiencia. Porque consumirás muy poco, ahorrarás mucho más y colaborarás con el medio ambiente al reducir las emisiones de CO₂. Además, mantendrás un comportamiento ágil y dinámico en la carretera. ¡Que tiemblen los malos-malosos!

* PVP recomendado de 208 3p ACCESS 1.0 VTi 68CV/50kW (impuestos, transporte y Plan Pive-5) para particulares en Península y Baleares que financien con Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. Oferta no acumulable y válida hasta 30-04-2014. Consulte condiciones en su concesionario. Modelo visualizado 208 3p ALLURE 1.6 VTi 120CV/88kW con llantas 17" Oxigen Technical Grey y Pack Cielo. PVP con promociones y Plan PIVE-5: 13.950€. Plan PIVE-5 en gama 208, excepto GTi, sujeto a condiciones y fondos de dicho Plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT