

1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE CANADÁ DE F-1
RICCIARDO ACABA CON
EL MONOPOLIO
DE MERCEDES



Exclusiva

Probamos el camión Iveco que funciona con Gas Natural Licuado

Al volante: Citroën Berlingo Electric, Mitsubishi Outlander PHEV, Gama Skoda 4x4



8 480002 030168

01597

Nº 1.597
Del 10 al 16 de junio
de 2014

F Type R Coupé Probamos el Jaguar más radical

► 550 CV
► 0 a 100 km/h en 4,2 segundos
► 300 km/h



Lo último
Mini
5 puertas

Al volante
Serie 4
Gran Coupé

**NOVEDADES
BMW y Mini
no paran**

Lo último
Nuevo
BMW X6



Prueba

**Skoda Spaceback 1.6
TDI 90 DSG**





Sé AUTOMOVILISTO.
Cómprate un Dacia.



DACIA DUSTER
DESDE 10.900€¹

5 AÑOS²
DE GARANTÍA

f Dacia España You Tube Dacia ESP

DACIA
GRUPO RENAULT

www.dacia.es / 902 245 200 | Descúbrelo en tu Concesión Renault-Dacia.

Dacia Duster: consumo mixto (l/100km) desde 4,5 hasta 8,0. Emisión CO₂ (gr/km) desde 123 hasta 185.

1) PVP en PyB para la adquisición por un particular o autónomo de un vehículo Nuevo Duster Base 1.6 77kW (105CV). Impuestos incluidos. Modelo visualizado: Nuevo Duster Laureate TCE 92kW (125CV) con Pack Look, PVPR: 15.550€. 2) Oferta válida para particulares o autónomos financiando con RCI Banque S.A. Sucursal España. Importe mínimo a financiar 4.000€. 5 años de garantía para toda la Gama Dacia, los dos primeros años sin límite de kilometraje, el 3er año la garantía concluirá si se superan los 100.000Km. A partir del 3er año, la extensión de la garantía con el contrato Dacia Serenité concluirá cuando se supere alguna de las dos condiciones: 2 años adicionales u 80.000Km totales, la condición que antes suceda (ver condiciones de los contratos de extensión de garantía). Extensión de garantía regalada por RCI Banque Sucursal en España. Oferta válida del 01/06/2014 al 30/06/2014. Incompatible con otras acciones financieras. Dacia recomienda elf

entre nosotros

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Conducción autónoma

Vivimos tiempos de grandes y rápidos avances, pero pensar que el Google Car puede ser realidad en un par de años es de ser muy optimista.

Cada vez que leo una noticia relacionada con un coche eléctrico, me viene a la cabeza que hace más de un siglo nació el primer vehículo con esta tecnología de la mano de Ferdinand Porsche. El mismo que un año después combinó los propulsores alimentados por baterías con un motor de gasolina y creó el primer híbrido de la historia. Un esfuerzo en dinero y en desarrollo técnico que tuvo como resultado la venta de 11 automóviles híbridos entre 1900 y 1905. Su precio, entre 15.000 y 34.000 coronas, el doble que uno convencional, hizo imposible su progresión. Estos hechos, entre otros, pueden venir bien para dar respuesta a los numerosos lectores que piensan que el coche autónomo de Google llegará en uno o dos años. Es verdad que hoy por hoy un coche puede tener sistemas que permiten leer señales, mantener la velocidad, seguir por su carril, frenar automáticamente o realizar, entre otras muchas cosas, un aparcamiento asistido. Como también lo es que nuestros vehículos son cada vez más inteligentes y cuentan con cámaras, sensores y radares que detectan, avisan y nos ayudan en cuestión de seguridad.

Ahora bien, pasar de estos avances al Driverless Car (coche sin conductor), hay un largo trecho. No hay duda de que vivimos tiempos de grandes rápidos avances, pero pensar que con el Google Maps virtual, un software específico y una serie de radares laser y sensores se puede circular por las vías actuales, es de ser muy optimista. Máxime si tenemos en cuenta que a la falta de intercomunicación de las infraestructuras, se une la ausencia de conexiones entre vehículos. Eso por no entrar en el campo jurídico en caso de accidente. Por ejemplo, si el vehículo atropella a alguien, ¿de quién es la culpa?, ¿del pasajero que no conduce?, ¿del fabricante del coche?, ¿del programador del software? Resumiendo, estamos absolutamente convencidos de que el coche sin conductor no es ciencia ficción, pero creemos que no es viable que en dos años esté circulando por las carreteras de Estados Unidos. Cuestión diferente es poner en marcha, como ya hacen varios fabricantes, avanzados prototipos autónomos que analizan recorridos programados. Precisamente son ellos los que predicen que a la utilización pública del coche sin conductor le faltan entre 15 a 20 años.

visto en internet

ALCOHOL AL VOLANTE

Sigue sorprendiéndonos el goteo, incesante, de personajes públicos que, cada cierto tiempo tienen problemas con el alcohol y el volante, o la conducción. Y no es que pensemos que por ser personajes públicos tienen que tener mejor comportamiento que el resto de ciudadanos. Es un simple reflejo de lo que ocurre en la sociedad y lo que la permisividad con las bebidas alcohólicas acaba creando.

El caso del juez del Tribunal Constitucional Enrique López debe hacer reflexionar a muchos que esa mezcla nunca es buena. Y mucho más cuando todos tenemos en mente casos recientes que han acabado en tragedia y con los conductores en la cárcel.

Evidentemente España es un país en el que las celebraciones van unidas, casi obligatoriamente a tomarse una copita. Y esa tradición no es necesario cambiarla. Lo que hay que cambiar, sea uno famoso o una persona anónima, es pensar que tras haber tomado unas cañas, unos vinos, unos 'chupitos' o unos 'gin tonics', se pueda uno poner al volante como si no hubiera pasado nada.

La lástima es que mientras esos comportamientos siguen produciéndose por doquier, las policías municipales, la guardia civil y todas las fuerzas encargadas del tráfico siguen controlando únicamente la velocidad. Pero eso sí da dinero.

no te lo pierdas

UNA FÁBRICA ÚNICA

Hace años, la factoría de Pegaso en Madrid era una auténtica referencia de lo que la industrialización podía alcanzar en España. Los inolvidables camiones de la marca española mostraron al mundo cómo se trabajaba en nuestro país y fueron, durante años y factorías automovilísticas aparte, la punta de lanza de la industria española. Pero aquella historia de Pegaso terminó y desde hace años, donde antes se fabricaban los Pegaso, ahora se construyen modelos de Iveco. La fábrica ha cambiado de marcas y de nombre, pero mantiene intacta la calidad de los productos que allí fabrican tal como hemos podido comprobar en una visita que hemos realizado. Es la única fábrica de camiones de pesados de España y un ejemplo de conjugar la cantidad –de sus cadenas sale un camión cada ocho minutos y medio– con la calidad –las posibilidades de acabado y personalización para los diferentes mercados en los que se vende–. Una forma de trabajar con la que la factoría se ha ganado respeto internacional.



Síguenos en...



@motor16_ /Motor16



Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6
MINI

Ahora con cinco puertas

La nueva generación del Mini recibe su segunda variante de carrocería, con cinco puertas. Ofrece mayor tamaño: 11 milímetros extra de altura y, sobre todo, 161 milímetros más de longitud.

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 Benoit - mjbenoit@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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.2471983

© 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.



8

BMW

El X6 se actualiza

La marca alemana renueva su primer SUV Coupé y para diciembre llegará un X6 con cambios estéticos en un interior y exterior más exclusivos y con un mayor equipamiento de serie.

DE BUENA FUENTE

10

SMART

Nuevos modelos

Smart, la marca de coches urbanos de Daimler AG, inicia este año una nueva época. En el segundo semestre lanzará las nuevas generaciones del smart fortwo y del smart forfour, concebidos simultáneamente con Renault.

11

CONTAMINACIÓN

9 marcas ya cumplen

Los fabricantes de automóviles se anticipan en el cumplimiento de las normativas medioambientales. Es el caso de 9 de ellos, cuyas gamas ya cumplen los límites de emisiones de CO₂ previstos para 2015: 130 g/km de media por marca.

EN PORTADA

12

JAGUAR F-TYPE R COUPÉ

Una fiera

El Jaguar más radical del momento presenta la virtud de acelerar nuestro pulso a golpe de gas, pero con tiento, pues nuestras manos han de ser hábiles. Una elegante y deportiva fiera de 550 CV.



CUATRO RUEDAS

18

SKODA SPACEBACK 1.6 TDI 90 DSG

Mezcla interesante

El Spaceback ofrece en su gama diésel un motor TDI de 90 CV que se puede combinar con el cambio DSG de siete marchas.

La mezcla funciona, pues eleva el confort de uso sin penalizar el consumo, muy bajo, o las prestaciones. Además, lo adorna con un precio razonable, practicidad, amplitud...

CUATRO RUEDAS

22

CITROËN BERLINGO ELECTRIC

Trabajo eficiente

Citroën comienza la venta del nuevo Berlingo de propulsión eléctrica, una furgoneta ideada para profesionales a quienes les cuadre este eficiente 'trabajador' por sus prestaciones y su autonomía, de 170 kilómetros.

24

SKODA 4X4

Eficacia total

La marca checa aplica la tecnología 4x4 en tres de sus ocho modelos actuales y prácticamente uno de cada cuatro vehículos que se venden de las gamas Octavia Combi, Superb y Yeti lo hace con este sistema.

26

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

Un híbrido singular

Aranca la comercialización de este nuevo SUV, que cuenta con un motor térmico, dos eléctricos y baterías que se pueden recargar en un enchufe para rodar 52 kilómetros.

+ INTERESANTE

30

FACTORÍA IVECO

Única en España

La factoría que Iveco tiene en Madrid es la única planta de camiones pesados que hay en España. Produce dos de los camiones más avanzados

CUATRO RUEDAS

20

BMW SERIE 4 GRAN COUPÉ

Un coupé inteligente

Tener un sedán con aspecto de coupé parecía complicado hasta hace unos años. Pero los tiempos cambian y ahora se puede disfrutar del encanto de un deportivo y la practicidad de una berlina en un solo coche. El último en demostrarlo es BMW con el Serie 4 Gran Coupé. Un modelo que se ofrece con seis motorizaciones, todas ellas marcadas por la deportividad y la eficiencia.



de la marca y es la tercera fábrica más eficiente de las 64 del grupo CHN Industrial en el mundo.

32

IVECO STRALIS 330 DE GNL

El futuro es del gas

Iveco ha sido pionero en el desarrollo de vehículos industriales propulsados por gas natural y es líder europeo en la comercialización y producción de estos vehículos. Nosotros hemos probado el Stralis GNL.

34

24 HORAS HÍBRIDAS TOYOTA

Carreras limpias
Toyota organizó las 24 horas híbridas en las que el objetivo era gastar un máximo de 125 litros. Y como en Motor 16 sabemos que

lo importante no es participar, ganamos.

DE CARRERAS

38

G.P. DE CANADÁ DE FÓRMULA 1

Ricciardo sorprende

El piloto australiano de Red Bull se aprovechó del abandono de Hamilton y de los problemas de Rosberg para acabar con la hegemonía de Mercedes, en una carrera por fin emocionante.

42

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	18
La semana	28
+Interesante	30
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

BMW	8, 20
CITROËN	22
IVECO	30
JAGUAR	12
MINI	6
MITSUBISHI	26
SKODA	18, 24
TOYOTA	34

SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



BLUE HDI PARA 3008 Y 5008

Peugeot ofrece ya en sus gamas 3008 y 5008 los nuevos motores diésel 1.6 BlueH-Di 120 y 2.0 BlueHDI 150, que cumplen la norma Euro 6 al reducir las emisiones, eliminar las partículas y optimizar el consumo gracias al filtro FAP con aditivo AdBlue, el nuevo catalizador SCR y el sistema de ahorro Stop&Start. Sus emisiones arrancan en 108 g/km en el caso del 3008, y en 109 gramos si se trata del 5008. Y los precios, desde 17.200 euros.



MUCHAS NOVEDADES EN EL CITROËN DS 3

El DS 3 y el DS 3 Cabrio introducen novedades como los nuevos faros delanteros, que combinan tres módulos LED y un módulo de xenón, lo que aumenta la visibilidad y reduce el consumo de energía: un 35 por ciento con la luz de cruce y un 75 con la de carretera. Además, incorpora el sistema de frenado automático Active City Brake, que actúa hasta 30 km/h, y llegan motores diésel Euro 6: el BlueHDI 100, que gasta 3,0 l/100 km, y el BlueHDI 120, con 3,6 de media.



◀ El maletero es 67 litros más grande que en la variante de tres puertas. Y puede ampliarse hasta 941 litros abatiendo el respaldo, de tipo 60:40.



Longitud 16 centímetros mayor y maletero de 278 litros

Carrocería de **cinco puertas** para el Mini

La nueva generación del Mini recibe su segunda variante de carrocería, con cinco puertas. Y es la primera vez que un Mini utilitario —dejamos a un lado alternativas como el Countryman— ofrece esta configuración, que conlleva mayor tamaño: 11 milímetros extra de altura y, sobre todo, 161 milímetros más de longitud, hasta alcanzar los 3,98 metros en el Cooper S y 4,01 en el Cooper SD. La distancia entre ejes también crece 72 milímetros,

y todo ese espacio beneficia a los ocupantes de la segunda fila, que ahora podrán ser tres, pues hay una plaza extra gracias a un ancho interior 61 milímetros mayor. Y la altura al techo se incrementa en 15 milímetros. En cuanto al maletero, la firma británica de BMW anuncia 278 litros, fácilmente ampliables gracias al respaldo posterior abatible 60:40. En cuanto a la mecánica, el lanzamiento girará en torno a cuatro versiones, dos

PARA PENSAR

79

gramos de CO₂ por kilómetro emite el Citroën DS 3 con motor BlueHDI 100

Se trata del nivel de emisiones más bajo entre todos los vehículos dotados únicamente de motor térmico, y empatata con el Toyota Yaris Hybrid. La actual versión 1.6 e-HDI 90 CV del DS 3 homologaba 95 gramos por kilómetro.

EL PUNTAZO



El Manhart MH2 Clubsport es un BMW M235i Coupé con motor de 430 CV, interior de dos plazas dotado de barras antivuelco y velocidad máxima de 300 km/h.



Para más información del Mini 5 puertas entra en www.m16.in/97

▶ Frente a las cuatro plazas ofrecidas por el Mini de tres puertas, la nueva carrocería ahora desvelada ofrece cinco plazas. La anchura del coche no es mayor, pero sí la altura, que aumenta 11 milímetros.

También cambia el RS 7 Sportback Nuevas versiones 2.0 TDI para las **gamas A4 y A5**

Las gamas A4 y A5 introducen nuevas versiones diésel, pues el motor 2.0 TDI de 190 CV sustituye al actual de 177, mejorando las prestaciones y reduciendo el consumo. La nueva mecánica rinde un par máximo de 40,8 mkg entre 1.750 y 3.000 rpm, y en algún caso —A5 Coupé, A5 Sportback y A4 berlina— permite que las emisiones de CO₂ bajen de 120 g/km, lo que les exime de pagar impuesto de matriculación y, por tanto, reduce el precio. En las que no, la factura subirá unos 350 euros. Otra novedad es la

llegada de más versiones Ultra, de mínimo consumo, con el motor 2.0 TDI de 163 CV: A4 berlina —109 g/km—, A4 Avant —114 gramos—, A5 Coupé —109 gramos— y A5 Sportback —111 gramos—. Por último, llega la nueva versión del motor 2.0 TDI de 150 CV preparada para cumplir Euro 6, lo que en algún caso redundada en una baja de emisiones y precios. Asimismo, se actualiza el RS 7 Sportback con nuevas ópticas LED, parrilla frontal rediseñada, más paquetes opcionales y funciones de entretenimiento inéditas.



▶ Arriba, el actualizado RS 7 Sportback, con motor de 560 CV. Junto a él, dos de las nuevas versiones del A4.

Primicias de Volkswagen en Leipzig Golf Edition y **Beetle Cabrio Karmann**

En el AMI Motorshow celebrado en la ciudad alemana de Leipzig Volkswagen sorprendió con dos novedades mundiales, que convivieron con el estreno europeo del renovado Touareg. La primera de las primicias es el modelo especial Golf Edition, que conmemora los 40 años de vida del 'best seller' europeo y se caracteriza por su exclusividad: faros delanteros de xenón con luz diurna, llantas pulidas de 17 pulgadas —de 18 en opción— y cristales más tintados en ventanillas laterales traseras

y luneta posterior. Y dentro, tapicería de Alcantara, pantalla multifunción Premium, equipo de audio Composition Media y varios asistentes que son opcionales en otras versiones: paquete Light&Sight, control de crucero adaptativo ACC y sensor de ángulo muerto. La segunda novedad es el Beetle Cabrio Karmann, con llantas de 18 pulgadas de tapas cromadas, asientos deportivos, volante forrado en cuero, pedales de aluminio y salpi-



▶ El interior del modelo especial Golf Edition tiene piel de Alcantara.

caderno con la imagen Beetle en aluminio mate. Disponible en siete colores de carrocería, equipa de serie deflector paraviento y Park Pilot.



▲ Arriba, el Opel GT de 530 CV de Mädchen&Motoren. A la derecha, el Mercedes CLS 350 CDI de Fostla.

DOS PREPARACIONES MUY RADICALES

El tuning alemán no para, y entre sus últimos trabajos hay productos extremos como el Opel GT de Mädchen&Motoren, que reduce el peso de ese roadster a 1.150 kilos, le dota de los frenos del Porsche 911 GT3 RS y sube la potencia a 530 CV gracias al motor 6.2 del Corvette LS3. Por otro lado, Fostla coge el Mercedes CLS 350 CDI para subir su potencia de 265 a 310 CV, bajar la suspensión al límite y ponerle llantas de 20 pulgadas.

El nuevo modelo llega a las tiendas en diciembre
BMW actualiza el X6 y reduce su consumo hasta un 22 por ciento

Justo cuando el X6 está a punto de alcanzar las primeras 250.000 unidades matriculadas en todo el mundo, el SUV coupé de la casa bávara afronta su primera remodelación profunda, aunque las entregas del nuevo X6 no comenzarán hasta diciembre. Hay cambios estéticos, y BMW permitirá al cliente aumentar la exclusividad de interior y exterior mediante nuevas líneas de diseño, como la Pure Extravagance, el kit deportivo M o, adicionalmente, diversos productos Individual. Además, crece el equipo de serie, pues todas las versiones montarán faros bi-xenón, llantas de 19 pulgadas, portón de accionamiento eléctrico, cambio automático deportivo Step-

tronic con levas, tapizado parcial en piel, climatizador de dos zonas, retrovisor interior fotosensible o función de llamada de emergencia. Y el maletero, de 580 litros, puede ampliarse ahora hasta 1.525 litros –75 más que antes– gracias al respaldo abatible 40:20:40. La gama inicial ofrecerá tres motores –un V8 de 450 CV para la versión xDrive50i y, ya en diésel, un seis cilindros de 258 CV para el xDrive30d y otro seis cilindros, con tres turbos y 381 CV, para el X6 M50d–, aunque en la primavera de 2015 llegarán dos variantes más: xDrive35i de

306 CV y xDrive40d de 313 CV. Gracias a la caja Steptronic de serie, a la aplicación de nuevas funciones EfficientDynamics y a la optimización de la aerodinámica el consumo medio baja, según versiones, hasta un 22 por ciento frente al X6 actual.



▲ La tracción total con accionamiento permanente puede acompañarse del sistema Dynamic Performance Control.



▲ El X6 M50d, con tres turbos y 381 CV, alcanza 100 km/h en 5,2 segundos y sólo gasta 6,6 l/100 km de media.

Para más información del BMW X6 entra en www.m16.in/103

Fiat con



FULL EQUIPPED = FULL OF FUN
CON TODO PARA DIVERTIRTE.



5 PUERTAS PARA 5 ADULTOS Y SUS 5 MALETAS.



HASTA 7 PLAZAS MODULABLES (VERSIÓN LIVING).



MOTORES DIÉSEL CON UN CONSUMO DESDE SOLO 4L/100KM.



PANTALLA TÁCTIL, 6 AIRBAGS Y ESP DE SERIE.



EL TECHO PANORÁMICO MÁS GRANDE DE SU CATEGORÍA.

GAMA 500L DESDE 11.590€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.

Gama Fiat 500L: Emisiones CO₂ de 105 a 149 g/km. Consumo mixto de 4,0 a 6,4 l/100km.

PVPR Fiat 500L 1.4 16v 95 CV. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos concesionario y fabricante, que incluye bonus Eco(Fiat, Pive 5, incentivo apoyado por Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) con arreglo al programa de Incentivos al Vehículo Eficiente y descuento adicional por financiar con FGA Capital EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo 7.990€, plazo mínimo 48 meses y permanencia mínima 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km desde fecha primera matriculación del vehículo sin coste adicional, para vehículos financiados por FGA Capital EFC, S.A.U. según condiciones de contratación, plazo mínimo 36 meses y mínimo a financiar 7.990€. Oferta solo para particulares, válida en PyB hasta 30/06/2014, solo para vehículos en stock y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Pive 5. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE publicadas en web del Instituto IDAE. Fuente: Jato Dynamics, Fiat ha ocupado en 6 de los últimos 7 años la primera posición en el estudio anual que mide la gama de vehículos con media más baja de emisiones de CO₂ de Europa. Modelo visualizado: Fiat 500L Trekking 1.4 95 CV con opcionales (19.450€)



fiat.es





▲ Smart fourjoy, concepto presentado en el Salón de Francfort de 2013 que anticipa características de los futuros modelos de producción.

Este año estrena la gama concebida con Renault

Smart cambia su modelo de negocio

Smart, la marca de coches urbanos de Daimler AG, inicia este año una nueva época. En el segundo semestre lanzará las nuevas generaciones del smart fortwo y del smart forfour, concebidos simultáneamente con Renault.

Los nuevos modelos representarán un cambio radical en el modelo de negocio de smart, iniciado hace 17 años. Por un lado, sus principales componentes tendrán la paternidad compartida con Renault; por otro, el modelo forfour será fabricado en la planta eslovena del grupo francés. Los costes de este proyecto conjunto serán así mucho menores.

Si durante 2013 se vendieron 98.000 vehículos, «en 2015 esperamos un fuerte crecimiento de las ventas de smart», anunciaba la marca alemana a finales del pasado año. Para ello no sólo contarán con dos modelos en lugar de uno, sino que ambos estarán dirigidos a dos tipos diferentes de usuarios. En la práctica,

el fortwo seguirá fiel a los planteamientos de su predecesor, y el forfour se situará un escalón por encima, ofreciendo 4 auténticas plazas.

A nivel comercial, la nueva gama smart ampliará sus expectativas; a nivel empresarial, el objetivo es que la marca empiece a dar beneficios de una vez por todas. Para Renault debe ocurrir algo parecido, pues la rentabilidad del Twingo nunca ha sido su fuerte.

El nuevo smart de 4 plazas tendrá muchos componentes compartidos, un 75 por ciento, con el Renault Twingo de la tercera generación; y ambos compartirán el 60 por ciento con el nue-

vo Smart de dos plazas. Sin embargo, su estética es radicalmente distinta. «El 95 por ciento de las piezas visibles son diferentes entre el Twingo y los futuros modelos de smart», decía recientemente Ali Kassai, responsable de coches pequeños en Renault.

La clave de los próximos smart está en la plataforma desarrollada conjuntamente con Renault, con motor posterior, propulsión a las ruedas traseras, y unos requerimientos de seguridad más modernos. Los componentes principales, como el motor de 3 cilindros de gasolina de menos de un litro de cilindrada, serán iguales. Smart se diferen-

cialará en un principio por ofrecer una motorización eléctrica, que debería llegar más tarde al modelo de Renault.

«El nuevo smart fortwo ofrecerá una maniobrabilidad sensacional en el tráfico urbano», anticipaba hace unos meses Annette Winkler, consejera delegada de smart. Concretamente, su diámetro de giro será 1,2 m inferior al del modelo actual. Su motor 3 cilindros forma parte del desarrollo común con Renault; se ofrecerá en versión atmosférica de 70 CV, y turbo de 85 CV, que subirá a 105 CV en versión Brabus. No habrá motor diésel. La caja de cambios será manual de 6 velocidades, pero también habrá disponibilidad de una caja de doble embrague. La longitud del smart fortwo se mantendrá en el mismo nivel del modelo actual (2.695 mm) La anchura

y las vías aumentarán en torno a los 10 cm, proporcionando un mejor comportamiento y superior nivel de confort. «El nuevo smart forfour será como la versión station wagon del fortwo». Con estas palabras, Annette Winkler expresaba las superiores características de habitabilidad del forfour, cuya distancia entre ejes será mayor para dar cabida a sus 4 ocupantes y el correspondiente equipaje. Respecto a la longitud, estará cerca de los 3,5 m; de hecho, el concepto fourjoy presentado en el pasado Salón de Francfort medía 3.494 mm. Los responsables del Grupo Daimler han repetido por activa y por pasiva que el ya inminente forfour responderá al ADN de la marca. De hecho, los dos nuevos modelos utilizarán la misma plataforma en variantes corta y larga; consecuentemente tendrán muchos más lazos comunes en ese sentido de los que tuvieron sus predecesores. Recordemos que del primer smart forfour se vendieron 130.000 unidades entre 2004 y 2006.

Si bien el nuevo forfour será un coche ubicado en el segmento del Renault Twingo, smart piensa ya en otro modelo de mayores dimensiones que se ubicaría en el segmento del Clio y significaría un proyecto conjunto adicional con Renault. Así planteada, smart podrá ser una marca rentable.

Daimler contra las emisiones

Smart forma parte del Grupo Daimler, y como tal sus modelos tendrán una importancia decisiva a la hora de rebajar las emisiones de CO2 de la media de la gama. Pero la principal baza de Mercedes-Benz para lograr ese objetivo es la hibridación de sus modelos grandes, tecnología que se irá generalizando progresivamente sobre todos ellos de aquí a 2017.



◀ Los futuros smart jugarán un papel clave para bajar la media de emisiones de CO2 del Grupo Daimler.



SE DICE...

Los primeros coches autónomos circularán por las carreteras de EE UU, Japón y Francia desde 2018

...SE PODRÍA DECIR

Estas palabras de Carlos Ghosn, presidente de Renault-Nissan, representan un anticipo sobre el desarrollo de esta tecnología, si bien el ejecutivo de origen libanés mantiene para 2020 el inicio de su comercialización en Europa. En cualquier caso, el presidente Ghosn se refiere a los coches con mandos tradicionales en los que el conductor delega el control de la conducción en determinadas circunstancias, no a los coches totalmente autónomos como el prototipo de Google, cuya viabilidad es a mucho más largo plazo.



▲ Volvo y Toyota son los fabricantes que antes cumplirían la normativa de emisiones de 2021.

El objetivo medio es de 130 g/km 9 constructores cumplen ya los límites de CO2 de 2015

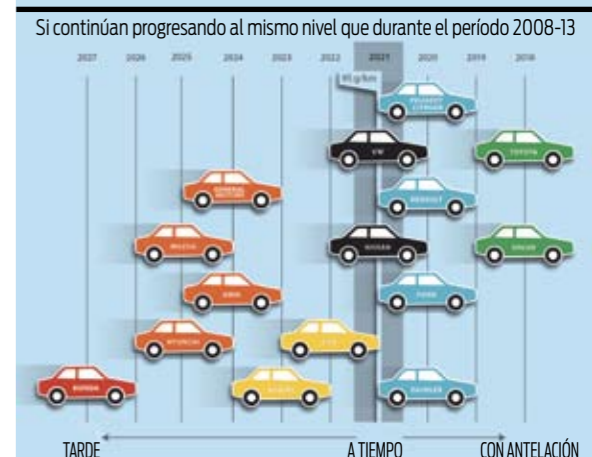
Los fabricantes de automóviles se anticipan en el cumplimiento de las normativas medioambientales. Es el caso de 9 de ellos, cuyas gamas ya cumplen los límites de emisiones de CO2 previstos para 2015: 130 g/km de media por marca.

Según el informe realizado por la agencia europea Transport and Environment (T&A), PSA Peugeot Citroën, Renault, Toyota y Volvo ya habían bajado de los 130 g/km en 2013, y este año lo han conseguido Fiat, BMW, Daimler, Ford y Volkswagen. General Motos, Honda, Hyundai-Kia, Mazda, Nissan y Suzuki están cerca de alcanzarlo. Quienes no cumplan la norma recibirán sanciones económicas: 5 euros por coche vendido desde el primer gramo, 15 euros por el segundo gramo, 25 euros por el tercero y 95 euros de ahí en adelante.

El gran desafío, sin embargo, tiene otra fecha: 2021. Entonces, la media de emisiones de CO2 de los vehículos nuevos vendidos en Europa no podrá superar los 95 g/km.

Y ya antes, en 2020, este límite deberá ser respetado por el 95 por ciento de los vehículos. Todos los constructores llevan tiempo con esa fecha en mente. «Si continúan por la senda de progresos de los últimos 6 años, Volvo, Toyota, Peugeot-Citroën, Renault, Ford y Daimler alcanzarán pronto sus objetivos, mientras que Volkswagen y Nissan están en el plazo correcto. En el lado contrario, si no aceleran su actual ritmo de reducción de CO2, Fiat podría incumplir el objetivo por un año (2022) y BMW por 3 años (2024) Varios fabricantes asiáticos tendrán que

¿CUÁNDO ALCANZARÍAN LOS FABRICANTES LOS OBJETIVOS DE EMISIONES PROPUESTOS POR LA UE PARA 2021?



incrementar su ritmo de progresos, porque si no lo hacen excederán los objetivos por varios años: Suzuki (2023), Hyundai y Mazda (2025), y Honda (2027)». Este análisis de Transport and Environment no incluye los llamados 'supercréditos', que, proporcionados por la venta de automóviles eléctricos en 2021, servirán de ayuda para compensar un exceso de emisiones.

Ése sería el caso de BMW con su línea i. Hyundai por su parte apuesta por la pila de hidrógeno, y su asociada Kia por los eléctricos puros, aunque ambas soluciones están al alcance de las dos. Mientras tanto, las marcas japonesas han anunciado adicionalmente un acuerdo

para beneficiarse en equipo de ciertos avances específicos desarrollados en común. Por último, Fiat es el grupo que menos apurado está (su media actual es de 118,8 g/km) entre los citados por T&A, y tiene en cartera toda una panoplia de tecnologías para reducir consumos y emisiones.



Alberto Mallo
amallo@motor16.com

Sostenibilidad según BMW

BMW acaba de publicar su Informe de Sostenibilidad 2013, del que destacamos algunas afirmaciones:
-Con BMW i ha empezado una nueva dimensión de movilidad sostenible.
-La media de emisiones de CO2 de la gama se ha reducido desde 1995 en un 37 por ciento, hasta 133 g/km.
-La parte de energías renovables en la electricidad consumida por el Grupo BMW es del 48 por ciento.
-El objetivo para 2020 es reducir el consumo de materias primas durante los procesos de producción un 45 por ciento respecto a 2006.

HIBRIDACIÓN TIPO F-1

«Nuestro coche de Le Mans convierte en energía lo que otros tiran, no sólo en la frenada sino también en aceleración. Esto representa un enorme potencial para los futuros deportivos de calle». (Wolfgang Hatz, Investigación y Desarrollo de Porsche)

MÁS SOBRE LANCIA

«Lancia no tiene ningún valor en los mercados internacionales. Habría que invertir miles de millones para darle la credibilidad que le restituyera la supervivencia. Tendrá una contracción de producción y se quedará en el mercado italiano». (Sergio Marchionne, consejero delegado de FCA)

Una fiera casi indomable

No es la versión más racional del nuevo Jaguar F-Type Coupé, ni lo pretende. Y si nos pudiéramos dar el capricho de desembolsar 28.750 euros más que por el V6 S de 380 CV, sin duda esta elegante y deportiva fiera de 550 CV estaría aparcada en nuestro garaje. El Jaguar más radical del momento presenta la virtud de acelerar nuestro pulso a golpe de gas, pero con tiento, pues nuestras manos han de ser hábiles y estar atentas a los embates de su eje trasero.



EMISIONES DE CO₂ EMISIONES OFICIALES: **259** G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **14,75** %



▶▶ Es el único F-Type con denominación R, y su carrocería luce orgullosa esta letra. Los faros de xenón y la luz día LED son de serie. Las líneas que describen su carrocería son únicas.

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Relación precio/potencia. Prestaciones. Calidad. Comportamiento. Sonido. Cambio eficaz. Consumo contenido a ritmos legales.

EN CONTRA

- Visibilidad lateral-trasera. Equipamiento de serie algo justo. Mejor con levas fijas y tracción total. Parasoles. Dirección suave a alta velocidad.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

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

Su motor 3.5 V6 sobrealimentado de 550 CV le ayuda a acelerar de 0 a 100 km/h en 4 segundos, alcanzar 343 km/h y completar una vuelta al 'Infierno Verde' en 7 minutos y 46 segundos.

No hablamos de este F-Type R Coupé, sino de la criatura más radical fabricada por Jaguar, el XJ220, cuyo precio en 1992 rondaba los 500.000 euros, una fortuna comparada con los 119.070 euros del Jaguar más potente de la actualidad.

Bajo su capó delantero encontramos el 5.0 V8 Supercharged, un propulsor visto

en otros Jaguar e incluso en el Range Rover –con 510 CV–, que permite a este 'tanque' de más de 2.300 kilos acelerar de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos.

Y si con ese peso presume de prestaciones, qué no hará con los 1.650 kilos de este F-Type R Coupé.

Jaguar dice que acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, y ha puesto tope a su punta en 300 km/h, velocidad que alcanza en sexta marcha a 6.120 rpm, o en octava a sólo ¡4.090 vueltas! Le han dotado del cambio ZF de 8 marchas, con unos desarrollos larguísimos, de los que nos quejaríamos desde el 'minuto uno' si habláramos de otro coche. Pero con un par

de 69,4 mkg entre 2.500 y 5.500 rpm, este 5.0 V8 con compresor sería capaz de 'volar' incluso con la caja de cambios de una cabeza tractora de Scania. Y si Jaguar no limitara su velocidad, hipotéticamente alcanzaría 514 km/h cuesta abajo.

Dejemos la teoría para descubrir cómo se las gasta el gato más salvaje de Jaguar. Para ello vamos a 'nuestra' pista de pruebas, seleccionamos el modo Dynamic desde el 'JaguarDrive Control', pasamos su cambio a modo Sport y hundimos el pie derecho como si quisiéramos tocar el radiador. Carece de 'Launch Control', presente en otros purasangre, pero ni falta que le hace para arrugar el asfalto en las

arrancadas y dejarlo como si fuesen patatas onduladas.

En primera llega a 70 km/h, en segunda ya vamos a 110, tercera y 165 km/h, cuarta... 205 km/h. Y todo esto sucede en 13 segundos, sólo 1,4 segundos más de lo que tarda el Skoda Spaceback que viene a continuación en llegar a 100 km/h.

Ha necesitado 8,9 segundos para pasar de 100 a 200 km/h, y cuando cubrimos los primeros 1.000 metros acariciamos los 250 km/h. A esa velocidad no nos debe temblar el pulso, más si el firme no está perfecto, pues la dirección nos debería transmitir más, sabiendo que el alerón trasero ha emergido a 112 km/h y genera

una carga de 120 kilos sobre sus dos neumáticos traseros 295/30 R20.

La dirección se suma a otro 'defecto', encontrado en el manual de usuario, donde hay que llegar a la página 100 para leer: «durante los primeros 8.000 km, no exceda de 250 km/h, ni participe en carreras, competiciones en pista o actividades similares». ¡¡¡Tarde!!! Tenía 4.200 kilómetros, pero no fue impedimento para que baje hasta los 4,0 segundos el registro de 0 a 100 km/h –como el XJ220–, una décima más que un Audi R8 5.2 V10 de 525 CV, dotado de 'Launch Control' y sobre todo, con tracción total, elemento casi vital si queremos transmitir al asfal-

to la totalidad de semejante caballería. Se nos olvidaba comentar que todo esto se acompaña de un sonido que da miedo, pues este Jaguar ruge al más puro estilo 'dragster', lejos de la melodía de motores italianos o del peculiar sonido de un bóxer. Ahora bien, si pulsamos el botón de las 'gafas de sol' –el dibujo recuerda precisamente a eso– junto al cambio, cerramos dos válvulas en el silenciador para bajar los decibelios y no despertar a los vecinos si llegamos a horas intempestivas.

Si nos ponemos a hacer curvas, el Jaguar F-Type R Coupé será capaz de tatuarnos una sonrisa, con un paso por curva rapidísimo, fruto de combinar un



▲▼ El portón trasero eléctrico es opcional. El maletero es aprovechable con sus 315 litros y puede llevar rueda de emergencia.



OJO CON EL ACELERADOR SON 550 CV EMPUJANDO DESDE ATRÁS. CON CONTROLES NO HAY PROBLEMA, PERO SIN ELLOS ESTE F-TYPE R COUPÉ EXIGE MANOS EXPERTAS DEMASIADO SOBRIO EL F-TYPE MÁS RADICAL SE MERECE UNOS PEDALES DEPORTIVOS O FIBRA DE CARBONO 'DE VERDAD'. LAS SALIDAS DE AIRE CENTRALES EMERGEN AL ACTIVAR EL CLIMATIZADOR



▲ Mejor con levas fijas. Los asientos presentan un agarre inmejorable de nuestro cuerpo.



▲ Desde la pantalla central podemos seleccionar el modo Dynamic y los diferentes programas de la suspensión, el motor, el cambio... De serie, el climatizador es de una zona.



▲ El alerón emerge a 112 km/h y se oculta al bajar de 80. Genera una carga de 120 kilos. El equipo de sonido Meridian es magnífico, pero me quedo con el del V8.



▲ El cambio ZF de 8 marchas es rapidísimo. Nada tiene que envidiar a uno de doble embrague.

chasis de aluminio realmente rígido, una rápida dirección o una suspensión adaptativa capaz de controlar el movimiento vertical, el balanceo y el cabeceo de la carrocería. Ajusta su dureza hasta 500 veces por segundo y se vuelve más rígido en el modo Dynamic, aunque para nada incómodo, tal y como mandan los cánones de Jaguar.

Por si todo ello fuera poco, detrás trabaja un diferencial electrónico activo que se une al control de reparto de par en curva, y es capaz de reaccionar en menos de 200 milisegundos para enviar potencia a la rueda exterior, evitando así un posible deslizamiento de su zaga.

Todo esto queda muy bonito en la teoría, pero en la práctica nos obliga a tener un tacto exquisito con el acelerador, pues la zaga está siempre al acecho para intentar hacernos un 'por fuera'... Y trompo. Con los controles activos no hay problemas –no lo hemos conducido en mojado–, pero el ESP cuenta con un modo deportivo denominado TracDSC, y se puede desconectar totalmente, para lo que hay que tener precisamente manos con el fin de que el morro de este F-Type R Coupé apunte siempre donde queremos ir. Eso, y tener un juego de ruedas traseras a mano, pues 'pinta' el asfalto de negro como si fuera el mismísimo Salvador Dalí.

► El F-Type R Coupé equipa llantas de 20". Por 10.431 euros lo equipamos con discos carbocerámicos que rebajan el peso en 21 kilos frente a estos Super Performance.



Los frenos también nos han sorprendido por su contundencia a la hora de parar. Son los denominados Super Performance y no nos hubiera importado que los discos fueran perforados. Opcionalmente se pueden elegir los carbocerámicos.

Su comportamiento es aún mejor que el de la variante Convertible dotada del mismo motor, sólo que con 495 caballos, un coche que pasó por Motor16 y cuya prueba publicamos en el número 1.580. También es cierto que Jaguar la considera como una versión S, con suspensiones más suaves y sin el diferencial trasero activo de esta versión, que tiene bien merecida la R, y nos creemos que sea 7 segundos

más rápido que el XJ220 en Nürburgring, tal y como apunta Jaguar.

En el día a día es cómodo, aunque no tanto como un XJ, y su maletero es aprovechable, con 315 litros de capacidad –196 tiene el Convertible–. Como buen Jaguar, la calidad de construcción es máxima, pero en su equipo de serie faltan elementos como el navegador o los sensores de lluvia y luces. Además, los parasoles del F-Type Convertible no sirven para mucho cuando tenemos el sol de frente.

Muchos pensarán que en el campo no hay suficiente hierba para dar de comer a sus 550 caballos, pero la verdad es que ha gastado menos de lo que pensábamos, e in-

cluso lo podríamos tildar de ultraeficiente. Y es que un VW Golf BlueMotion gasta por cada 100 caballos 4,3 l/100 km, mientras este F-Type R Coupé se conforma con 2,3 l/100 km... A esto ayudan sus desarrollos, que nos permiten rodar a 120 km/h a sólo 1.635 rpm, y el magnífico funcionamiento del 'Start/Stop'. Así, los 72 litros de su depósito pueden dar para mucho, o para un rato, pues si nos damos el gustazo de rodar en circuito, su consumo sobrepasa fácilmente los 20 l/100 km.

Visto lo visto, ¿quién dijo que los deportivos rojos sólo salían de Maranello? Ahora bien, para llevar éste al límite, hacen falta buenas manos.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Cuida el corazón de tu coche

ultimate



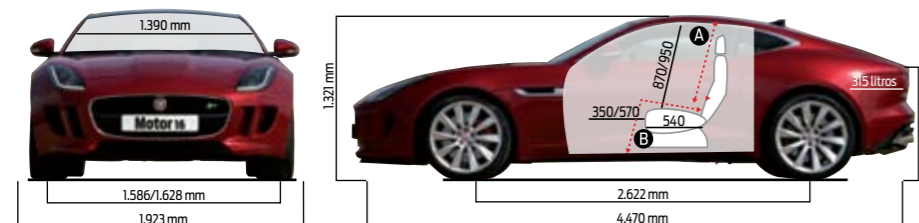
FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Diámetro x carrera (mm)	92,5 x 93,0
Cilindrada (c.c.)	5.000
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, compresor volumétrico y dos intercooler
Compresión	9,5 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	550 / 6.500
Par máximo (mkg)/rpm	69,4/2.500-5.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Relaciones de la caja de cambios:	
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	10,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	15,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	23,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	29,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	38,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	49,0
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	58,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	73,4
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asist. variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 380 mm/Discos 376 mm

SUSPENSIÓN
 Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
 Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos del.-tras.	255/35 R20-295/30 R20
Llantas, aleación	9,0J x 20"-10,5 x 20"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.650
Capacidad del depósito (l)	72
Relación peso/potencia (kg/cv)	3,0
Mantenimiento (km)	Variable

MEDIDAS



(A) Altura al techo (máx.-mín) 950/870 mm

(B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.110/890 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueeltas	x		
Manómetro de aceite		x	
Termómetro de agua	x		
Ordenador de viaje	x		
Regulador velocidad			x
Cierre centr./mando a distancia	x		
Arranque sin llave	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x		
Volante regulable altura/profund.	x		
Asientos regulables eléctricos	x		
Tapicería de cuero	x		
Sistema de navegación			x
Elevalunas eléctricos delanteros	x		
Climatizador bi-zona			x
Techo solar			x
Llantas de aleación	x		
Faros de xenón/lavafaros	x		
Sensores de aparcamiento			x
Sensor lluvia/luces			x
SEGURIDAD			
Airbag conductor/acompañante	x		
Airbag rodilla		x	
Airbag laterales	x		
Airbag de cortina	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Rueda de repuesto			x
Sensor presión de neumáticos	x		
Sensores de ángulo muerto			x

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS SIN IVA)
 Sensor ángulo muerto: 633. Sensores aparcamiento del./tras: 1.062. Control de velocidad: 418. Discos carbocerámicos: 10.431. Llave inteligente: 643. Climatizador bi-zona: 429. Sensor de luces: 521. Sensor de lluvia: 224. Techo panorámico: 1.327. Techo en carbono: 3.460. Bluetooth: 637. Navegador: 3.378. Sonido Meridian 770W: 3.297. Portón eléctrico: 602. Pintura metalizada: 1.235. Pedales de aluminio: 255.



BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	300 KM/H												
ACELERACIÓN (en segundos)													
400 m salida parada	12,1												
1.000 m salida parada	21,6												
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,0 (4,2)												
Recorriendo (metros)	60												
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)													
400 m desde 40 km/h en D	10,8												
1.000 m desde 40 km/h en D													
	20,4												
De 80 a 120 km/h en D													
	2,4												
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h													
	+ 4%												
CONSUMOS													
	l/100 km	km/litro											
EN CIUDAD													
A 22,0 km/h de promedio	15,5	6,4											
EN CARRETERA													
A 90 km/h de cruceo	7,8	12,8											
En conducción rápida	21,6	4,6											
EN AUTOPISTA													
A 120 km/h de cruceo	9,0	11,1											
A 140 km/h de cruceo	9,9	10,1											
CONSUMO MEDIO PONDERADO													
Litros/100 km	12,5	8,0											
AUTONOMÍA MEDIA													
Kilómetros recorridos	524												
CONSUMOS OFICIALES													
Ciclo urbano	15,9	6,3											
Ciclo extraurbano	8,3	12,0											
Ciclo mixto	11,1	9,0											
FRENOS													
segundos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
a 60 km/h	1,8 seg.												
		13,5 m.											
a 100 km/h	2,5 seg.												
			33,6 m.										
a 120 km/h	2,9 seg.												
				47,9 m.									
metros		10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
SONORIDAD		* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB											
100 dB													
90 dB													
80 dB													
70 dB													
60 dB													
50 dB													
40 dB													
30 dB													
20 dB													
10 dB													
0 dB													
	RALENTI	60 KM/H	90 KM/H	120 KM/H	140 KM/H	TOPE							
		48,3	63,5	66,7	68,4	71,7	82,1						

EN COMPARACIÓN CON...

ultimate



	JAGUAR F-TYPE R COUPÉ 5.0 V8 550 CV	AUDI R8 PLUS 5.2 V10 FSI 550 CV	NISSAN GT-R 3.8 V6 550 CV	PORSCHE 911 TURBO S 560 CV
PRECIO (en euros)	119.070	203.235	106.650	226.020
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	11,1	12,9	11,8	9,7
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	4,2	3,5	2,7	3,1
VEL. MÁXIMA (km/h)	300	317	315	318
NUESTRAS CONCLUSIONES	Digno de batirse en duelo con cualquiera de sus rivales. Tiene lo último en tecnología, está construido en aluminio, goza de un motor impresionante y una dinámica que exige destreza, pero con el que te diviertes infinito. Mejoraría con tracción total como sus rivales, pues dan seguridad en mojado y aceleran más rápido. Su precio le da ventaja y gasta lo justo. Buen maletero.	Todo un deportivo con motor central atmosférico. Dos plazas, maletero de 100 litros... Los Plus suman frenos carbocerámicos y 25 CV para ganar en prestaciones al Jaguar. Tiene tracción quattro y un paso por curva endiabladamente rápido. También cambio de doble embrague y 7 marchas. Quizá acusa el paso del tiempo en tecnología y su precio se dispara algo más de lo deseado.	Enfocado a otro tipo de público, más juvenil y que busca un deportivo que deja en evidencia a coches que cuestan mucho más, pues el GT-R está 'en precio' y viene muy bien equipado. Más grande y con cuatro plazas, su motor 3.8 V6 Biturbo extrae el máximo para ganar al F-Type en prestaciones y la tracción total marca diferencias. Tiene cambio de doble embrague.	Otro verdadero deportivo, pero caro, caro. El 911 Turbo cuesta 38.000 euros menos, pero tiene 40 CV menos y discos carbocerámicos opcionales. Este Turbo S corre que se las pela y también apuesta por la tracción a las cuatro ruedas, un plus de seguridad. Motor bóxer, colgado tras el eje posterior, que le confiere una dinámica única. 2+2 plazas, Start/Stop, cambio PDK...

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
 Entrada mínima de 29.768 euros. 48 plazos de 2.197 euros. El precio final aplazado es de 135.226 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,37 euros/km. Coste financiero: 2,21 euros/km. Coste por km total: 2,58 euros/km.

SEGURO
 Seguro a terceros: 541 euros/año. Seguro a todo riesgo: 1.650 euros/año con franquicia de 250 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

DATOS DEL VENDEDOR
JAGUAR
 Jaguar Hispania S.A. Torre Picasso, Plz. Pablo Ruiz Picasso 1, Complejo Azca. 28020, Madrid
 Teléfono: 902 440 490

RED DE POSVENTA
 43 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 3 años sin límite de kilometraje

www.jaguar.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 134.970 EUROS

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

TECNOLOGÍA Para un Jaguar 'R' de verdad

El F-Type R Coupé tiene un chasis y carrocería fabricados en aluminio –relación peso/potencia de 3 kg/CV–, que le confiere una rigidez torsional de 33.000 Nm/grado, un 80% más que el Convertible. Ello ha permitido incorporar el motor de 550 CV y no el de 495, mientras que las suspensiones son un 4,3% y un 3,7% más rígidas (delante/detrás) que en el V8 S Convertible, sin contar el diferencial activo.



Si quieres ver la prueba del Jaguar F Type Convertible entra en www.m16.in/104

EN DIRECTO

Julián Garnacho
 jgarnacho@motor16.com

Pocas veces se tiene la oportunidad de conducir un deportivo con 550 CV. Tuve ocasión de probarlo en la presentación internacional, en el trazado de Motorland Aragón, y ya apuntaba maneras. Tras una semana con él, este F-Type R Coupé me ha dejado huella. Su motor es una auténtica bomba y el sonido, aunque no es bonito, hace imposible que pasemos desapercibidos. Eso sin contar la imagen que tiene este elegante coupé, inspirada en los clásicos E-Type y que atrae miradas incluso aparcado. Exige algo de experiencia al volante si nos queremos divertir de verdad, pero en uso normal, cualquiera es capaz de llevarlo a buen ritmo. Son 119.070 euros, pero es hasta barato si lo comparamos con sus rivales directos. Personalmente me quedo con el V6 S de 380 CV.

Con ideas claras



El Spaceback permite elegir entre dos motores diésel, uno con 105 CV y otro con 90 que aporta una ventaja frente al más potente: se ofrece también con la caja automática DSG de siete marchas. La mezcla funciona, pues eleva el confort de uso sin penalizar el consumo, muy bajo, o las prestaciones. Además, propone una factura razonable, practicidad, amplitud y muchas opciones a precios bajos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

La familia Skoda sigue creciendo, y desde hace poco ya cuenta con un militante en el segmento de los modelos compactos: el Spaceback. Al haber nacido casi a la vez que sus 'primos' del grupo Volkswagen –los nuevos Audi A3, Seat León y VW Golf– podría pensarse en una base común, pero el Spaceback no equipa la innovadora plataforma modular MQB que sí llevan los tres coches citados, sino que emplea la llamada A05+, que es la de Ibiza, Polo y A1 con dimensiones ampliadas, y con el tren trasero de las generaciones anteriores de León y Golf. O sea, como el Skoda Rapid y el nuevo Seat Toledo. De he-

cho, el Spaceback se llama Rapid Spaceback en otros países, lo que deja claro el 'parentesco'. Es por ello que el Spaceback no goza del tacto exquisito de los compactos de Audi, Seat y Volkswagen –perfecto filtrado de la carretera, aplomo total en recta, pisada sólida en curva...– sino que tiene, por así decirlo, un rodar más normal. Eso podría ser una pega si hablásemos de una versión deportiva, pero los Spaceback apuestan por la practicidad, la economía y una sencillez que muchos valoran positivamente. Sobre todo cuando el conjunto funciona y satisface en el día a día a quien busca un 'coche-herramienta' y desea aquilatar la inversión.

Además, que el tacto no sea

'exquisito' no significa que no sea bueno, pues el modelo checo se comporta bien en general y presume de un chasis al nivel de lo exigido por un motor con menos de cien caballos: la suspensión cumple su tarea con nota y presume de compromiso entre eficacia y confort, la dirección es precisa y rápida –2,6 vueltas entre topes–, y los frenos, con discos ventilados delante y discos detrás, son enérgicos y resistentes ante los tratos intensos. Los 39,2 metros para detenernos desde 100 km/h o los 51 exactos que ha necesitado para pararse desde 120 km/h son distancias cortas, virtud en la que han influido los neumáticos opcionales 215/45 R16 de nuestra

unidad –son de serie en el nivel Elegance–, que ponen mucha más goma en contacto con el firme que los 185/60 R15 que vienen de serie las versiones Active y Ambition. Extraña, en cualquier caso, que de 185 haya que pasar a 215, pues una talla intermedia sería idónea.

Pero, todo sea dicho, estamos ante un modelo de enfoque tranquilo, dirigido a quienes buscan la economía de un motor diésel y el confort o la sencillez de manejo que procura un cambio automático. Gente dispuesta a pagar los 1.650 euros que cuesta este tipo de transmisión y con una alta proporción de kilometraje urbano. Y para ellos, las prestaciones de nuestro prota-

gonista resultarán suficientes, pues le hemos medido 11,6 segundos para pasar de 0 a 100 km/h –la marca anuncia 12,1–, y eso se traduce en ágiles salidas desde los semáforos o al acceder a una rotonda con tráfico intenso. Las marchas entran con rapidez y suavidad, y al haber siete marchas se aprovecha mejor cada caballo de potencia. Pero hay dos cosas a matizar. La primera, que a bajísima velocidad –por ejemplo, en un atasco morrocotudo con constantes parones y arrancadas– aparece cierto traqueteo, como si el coche quisiera avanzar más deprisa de lo debido. Y, curiosamente, se nota más en 'D' que en 'S'. La segunda, que no hay levas de cambio en el volante ni en opción. Y no estaría mal que, como ocurre en A3, León y Golf, también se ofreciera el cambio DSG con el motor 1.6 TDI de 105 CV, más resolutivo en carretera y a plena carga. No obstante, las prestaciones de la versión probada nos han convencido en vías interurbanas, pues tiene

una velocidad punta de 182 km/h, recupera de 80 a 120 km/h en 8,8 segundos –10,3 requirió el Renault Captur 1.5 dCi 90 con caja EDC de doble embrague– y hay cierta sensación de brío. Y el gasto real es realmente moderado.

En cuanto a la carrocería, bien por amplitud –415 litros de maletero y 76,5 centímetros para las piernas en la segunda fila con un conductor de 1,75 al volante– y por funcionalidad. El diseño interior es sobrio, y la terminación no es mala en cuestión de ajustes, aunque no hay materiales de gran calidad y priman los plásticos duros. En eso, el Spaceback dista del León, y no digamos del Golf. Los asientos son cómodos, pero si queremos que sujeten más podemos pedir las butacas Sport –245 euros–, una de las muchas opciones que ofrece Skoda a buenos precios. Además, nos permiten elegir entre tres acabados: el Ambition aquí presente; el Active, 1.080 euros más barato, y el Elegance, 1.250 euros más caro.



▼ Diseño sobrio y mucho plástico duro, aunque el acabado es correcto.



▲▲ Asientos cómodos, peros sin mucha sujeción, y notable amplitud trasera.



▲▼ Maletero de 415 litros y rueda de repuesto de medida normal bajo el suelo de carga.



LAS CIFRAS ultimate

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI CR 105
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	90 CV / 4.200
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.500-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut./Man., 7 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazo triangular inferior, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	185/60 R15 - 6,0x15"
----------------------	----------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.304/1.706 / 1.459
Capacidad maletero/deposito (l)	415-1.380 / 55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	18,3
1.000 m salida parada	33,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (12,1)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en D	15,5
1.000 m desde 40 km/h en D	30,4
De 80 a 120 km/h en D	8,8

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,9 km/h de promedio	5,8	17,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,5	22,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,1	16,4
A 140 km/h de cruceo	6,9	14,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,4	18,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	968	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,6 / 3,9 / 4,5	



▲▼ Palanca de cambio con programas 'D' y 'S', y modo de uso manual; pero no hay levas en el volante. La guantera tiene una forma algo irregular.



PRECIO	21.010 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2	118 G/KM	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 118 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	+ Consumo. Opciones. Agrado general. Amplio y funcional. Tres niveles de acabado.	- Motor 1.6 TDI 105 no ofrece DSG. Traqueteo a baja velocidad. Sin levas. Plásticos.	-	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****

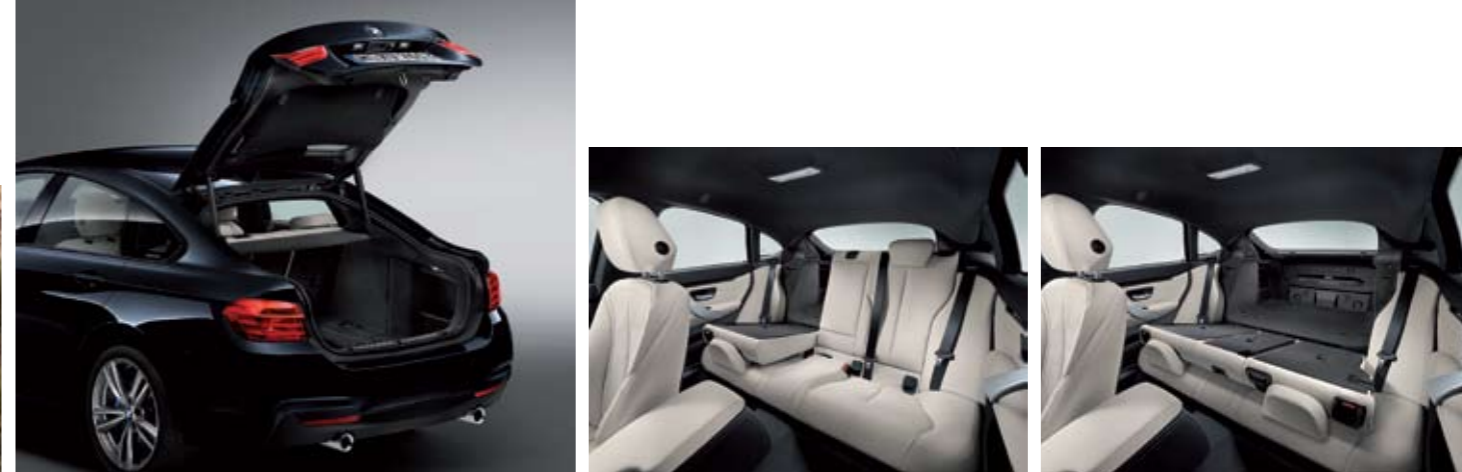
Prueba realizada con carburante BP Ultimate

ultimate

Hasta 42 km más por depósito



Tener un sedán con aspecto de coupé parecía complicado hasta hace unos años. Pero los tiempos cambian y ahora se puede disfrutar del encanto de un deportivo y la practicidad de una berlina en un solo coche. El último en demostrarlo es BMW con el Serie 4 Gran Coupé.



▶▶ El portón posterior, con apertura eléctrica, da acceso a un maletero muy amplio y aprovechable. Su capacidad se puede ampliar abatiendo el respaldo de los tres asientos traseros. La plaza central no es muy cómoda.



Coupé inteligente

J. Montoya | jmontoya@motor16.com

BMW ya había explorado las posibilidades de una carrocería con maneras de berlina y aspecto de coupé en el Serie 6 Gran Coupé. Pero un escalón más abajo, allá donde el Audi A5 Sportback se lleva el gato al agua desde hace años, no se había adentrado. Hasta ahora, pues con la llegada de la Serie 4 ha desarrollado el Gran Coupé, con ingredientes para que sus rivales, cuando menos, se preocupen.

El tercer integrante de la familia 4 tras el Coupé y el Cabrio será probablemente el modelo más demandado, porque a las

PRECIO		39.900 €
EMISIONES DE CO ₂		
EMISIONES OFICIALES: DE 119 A 189 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 9,75 %		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	-	
Comportamiento dinámico. Rendimiento y consumo. Practicidad y maletero.	Plaza central trasera. Precio y equipamiento. Sin rueda de repuesto	

virtudes deportivas, dinámicas y de estética de sus hermanos, una otra que estos no tienen, o tienen en menor medida: la practicidad.

Sobre la base del Coupé, toma de éste hasta las medidas, pues el nuevo modelo ofrece las mismas dimensiones. Lo único que se le ha añadido son dos puertas traseras y un portón para acceder al maletero. El resultado, un coupé, pero que además permite que toda la familia pueda disfrutar de la deportividad y del dinamismo que está en los genes de todo BMW que se precie. El interior es ca-

paz de acoger a cinco ocupantes –sólo cuatro y haciendo a veces contorsionismo para acceder a las plazas traseras en el Coupé–, y 35 litros más de capacidad de maletero para llegar hasta los 480 litros, que además cuenta con un portón automático de serie...

Muchos detalles que aumentan el sentido práctico de un modelo que, por lógica debería canibalizar las ventas de su hermano. Porque frente a éste, todos los detalles dan la razón a aquel conductor que además de dinamismo busca la posibilidad de una utilización diaria. Y es que en marcha, con una

gama de motores de marcado acento deportivo, el Serie 4 Gran Coupé es capaz de ofrecer las mismas satisfacciones que su hermano de dos puertas.

Cuenta con seis variantes de motores; cuatro de gasolina de entre 184 y 306 caballos y dos diésel entre 143 y 184 caballos. Además, dispone de dos variantes con tracción total xDrive con las versiones 420d y 428i. El resultado de un chasis perfectamente contrastado, de unos motores de elevado rendimiento y de una batería de sistemas de ayuda a la conducción impresionante es un comportamiento sobre el asfalto espectacular.

Lo pudimos comprobar sobre el revirado asfalto de las carreteras que rodean Bilbao, en un día de intensa lluvia. Dotado de un cambio automático de 8 velocidades con levas en el volante (el de serie es un cambio manual de seis marchas), de control dinámico de tracción, asistencia de frenado en curvas control dinámico de los frenos... el 428i corrige prácticamente cualquier error que cometa el conductor. El motor, con 245 caballos, empuja suave pero constantemente, el cambio es capaz de sacar el máximo rendimiento, de subir de marcha más allá de

las 7.000 vueltas o de reducir hasta tres marchas en un santiamén cuando pegamos el 'zapatazo' sobre el acelerador. Y todo ello, además, sin olvidar el consumo, que gracias al programa EfficientDynamics logra unos estupendos 6,6 l/100 km de consumo medio.

No es barato, porque los 39.900 euros que cuesta la versión más básica son una cifra respetable, pero al menos es un precio más razonable que el de su hermano de dos puertas, sólo 600 euros más barato, porque aumenta sus posibilidades respecto a éste sin perder nada del encanto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	420i	428i	428i XDRIVE	435i	418d	420d	420d XDRIVE
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997	1.997	2.979	1.995	1.997	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	184/5.000-6.250	245/5.000-6.500	245/5.000-6.500	306/5.800-6.400	143/4.000	184/4.000	184/4.000
Par máximo/rpm	27,5/1.250-4.500	35,7/1.250-4.800	35,7/1.250-4.800	40,8/1.200-5.000	32,6/1.750-2.500	38,7/1.750-2.750	38,7/1.750-2.750
Tracción	Trasera	Trasera	Total	Trasera	Trasera	Trasera	Total
Caja de cambios	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v	Manual 6v-Auto 8v
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Neumáticos	225/50 R17	225/50 R17	225/50 R17	225/50 R17	205/60 R16	225/50 R17	225/50 R17
Peso (kg)	1.480	1.510	1.580	1.575	1.490	1.480	1.585
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.638/1.825/1.389	4.638/1.825/1.389	4.638/1.825/1.404	4.638/1.825/1.389	4.638/1.825/1.389	4.638/1.825/1.389	4.638/1.825/1.389
Capacidad del depósito (l)	60	60	60	60	60	60	60
Volumen del maletero (l)	480-1.300	480-1.300	480-1.300	480-1.300	480-1.300	480-1.300	480-1.300
De 0 a 100 km/h (s)	7,5	6,1	5,8	5,5	9,2	7,7	7,7
Velocidad máxima km/h	236	250	250	250	213	236	234
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,6	6,8	8,1	4,5	4,7	4,9



YA A LA VENTA EL SERIE 4 GRAN COUPÉ PUEDE CANIBALIZAR A SU HERMANO DE DOS PUERTAS. TIENE EL MISMO ENCANTO PERO MÁS ARGUMENTOS



170 KM DE AUTONOMÍA EN NUESTRO RECORRIDO DE 15 KILÓMETROS, ARRANCAMOS CON UNA AUTONOMÍA DE 97 KM Y LLEGAMOS CON 100...



Para más información del Citroën Berlingo Electric entra en www.m16.in/89



◀▶ En el interior cambian los relojes y el selector del cambio. Hay versiones con tres plazas; la central, incómoda. El asiento varía su configuración para introducir objetos de hasta 3,25 metros.



Trabajo eficiente

Citroën comienza la venta del nuevo Berlingo de propulsión eléctrica, una furgoneta –no se venderá en versión mixta– ideada para profesionales a quienes les cuadre este eficiente ‘trabajador’ por sus prestaciones y su autonomía, de 170 kilómetros. Frente a un Berlingo de propulsor térmico no pierde capacidad de carga, pero se encarece unos 7.000 euros.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Se fabrica en la misma línea de montaje que cualquier otro Citroën Berlingo –en la planta de PSA en Vigo–, pero sufre una desviación a medio camino para incorporarle su singular tren de transmisión, compuesto por un motor eléctrico y unas baterías, que debido a su ubicación no merman la capacidad de carga de este vehículo industrial, fijado en un máximo de 695 kilos. Su volumen de carga se mantiene en 3,3 metros cúbicos para el corto –4,38 metros de longitud– y 3,7 en el largo –4,63 metros–.

El propulsor, que ofrece 67 CV disponibles entre 4.000 y 9.200 rpm, y sus baterías de ión litio con una capacidad de 22,5 kWh, están desarrolladas en colaboración con Mitsubishi –las del i-Miev y



▶ Por fuera se reconoce exclusivamente por la toma de recarga en la aleta delantera derecha.

PRECIO DESDE **23.900 €**

EMISIONES OFICIALES: **0 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento. Autonomía acorde con su enfoque. Capacidad de carga. Economía.

DEBE MEJORAR

Tiempos de recarga. Plaza central incómoda en versiones de tres asientos delanteros.

el Citroën C-Zero–. Estas últimas pesan 320 kilos y van divididas en dos partes, que se colocan por delante y detrás del eje posterior.

Como en todo eléctrico, debemos planificar nuestra rutina, pues su autonomía máxima es de 170 kilómetros –en uso urbano es fácil conseguirlo si no empleamos calefacción o aire acondicionado–, tras los cuales debemos efectuar una recarga que dura entre 8 y 15 horas, dependiendo de la intensidad del punto de carga. Pero admite cargas rápidas, en las que tenemos el 80 por ciento disponible –unos 135 kilómetros– en sólo 30 minutos.

Según Citroën, una recarga completa tiene un coste de unos 3,7 euros, mientras que un Berlingo HDI 75 CV requiere unos 11,7 euros para recorrer los mismos 170 ki-

lómetros, teniendo en cuenta su consumo medio de 5,2 l/100 km.

Los Citroën Berlingo Electric podrán aparcar en zonas reguladas sin pagar, y en un futuro podrán acceder a es-

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

pacios restringidos al tráfico. Además sus prestaciones son ideales para moverse por ciudad y alrededores, pues alcanza 110 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en sólo dos segundos más que un Berlingo HDI de 75 CV, que alcanza 153 km/h.

Sólo necesitamos un poco de planificación en nuestro día de trabajo para no llevarnos sorpresas con la autonomía, algo quizá complicado para un autónomo, pero sencillo para empresas de transporte, que tienen perfectamente controlados los desplazamientos diarios. Precisamente estas empresas son las que han de apostar en un inicio por este Citroën Berlingo Electric, que tiene un precio de salida de 23.900 euros con Plan PIVE, pero sin IVA.

C-15 Y BERLINGO ELÉCTRICAS Comerciales eléctricas desde 1987

Quienes piensen que este Berlingo Electric es algo novedoso se equivocan. Citroën trabaja en industriales eléctricas desde 1987, año en el que comenzó el desarrollo de la C-15 Electric, que se puso a la venta para empresas en 1989. Se fabricaron sólo 402 unidades y su motor eléctrico estaba acoplado a una caja de cambios manual de cinco relaciones –los prototipos contaban con una reductora, pero dio problemas–. Es por ello que las 16 baterías de 6V se debieron colocar tras sus asientos delanteros y no en el vano motor. Elevaban el peso hasta los 1.400 kilos, cuando una C-15 con motor de combustión pesaba sólo 805 kilos.

Para no restar au-

tefacción independiente y la recarga tardaba unas nueve horas–. Esta tecnología también se trasladó al remodelado Berlingo. El motor eléctrico de 38 caballos ya se asocia a una transmisión por reductor y sólo se comercializó en Francia, Noruega, Reino Unido, Dinamarca, Suecia y Bélgica.

FICHA TÉCNICA

C-15	
Disposición del motor	Delantero
Potencia máxima (kW)	18 (24 CV)
Par máximo (mkg)	14,3
Peso (kg)	1.400
De 0 a 50 km/h (s)	12,0
Velocidad máxima (km/h)	90
Autonomía (km)	100



▶ De la C-15 Electric sólo se fabricaron 402 unidades.

tonomía, que rondaba entre 70 y 100 kilómetros, contaba con una calefacción alimentada por gasoil.

En 1996, Citroën lanza el Berlingo, sucesor de la C-15. Dos años más tarde pone a la venta el Berlingo Electric, cuyas 27 baterías de Niquel-Cadmio estaban alojadas bajo el plano de carga y elevaban el peso a 1.450 kilos. Sus prestaciones eran discretas y su autonomía rondaba los 95 kilómetros –también tenía ca-

FICHA TÉCNICA

BERLINGO	
Disposición del motor	Delantero
Potencia máxima (kW)	28 (38 CV)
Par máximo (mkg)	18,4
Peso (kg)	1.450
De 0 a 45 km/h (s)	8,4
Velocidad máxima (km/h)	95
Autonomía (km)	95



▶ El antecesor del actual Berlingo también tuvo versión eléctrica, pero no llegó a España.

IMPARABLES EL OCTAVIA COMBI Y EL YETI MONTAN UN EMBRAGUE TIPO HALDEX DE ÚLTIMA GENERACIÓN; EN EL SUPERB NO ES TAN COMPLETO

Las ventas de las versiones con sistemas de tracción total se han triplicado en los últimos años en Skoda. La marca checa aplica esta tecnología en tres de sus ocho modelos actuales y prácticamente uno de cada cuatro vehículos que se venden de las gamas Octavia Combi, Superb y Yeti lo hace con esta tecnología 4x4. Nosotros hemos tenido ocasión de probarlos todos en situaciones límite y los resultados son realmente sorprendentes.



Si quieres leer la prueba del Skoda Octavia 1.6 TDI entra en www.m16.in/43

Al activar el modo 'off road' el Yeti se transforma y resulta muy eficaz.



▲▼ En las instalaciones del circuito pudimos comprobar sobre el terreno las diferencias y la efectividad de las versiones con tracción total respecto a las unidades dotadas con tracción delantera. Además, en el circuito 'off road' el Yeti se transforma y resulta toda una garantía.



Eficacia total

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Cuando nos referimos a la tracción total, inconscientemente pensamos en vehículos pensados para un tipo de conducción 'off road'. Grave error porque este tipo de tecnología se aplica masivamente a otro tipo de vehículos para potenciar la seguridad y la eficacia sobre el asfalto.

Por este motivo son cada vez más numerosas las versiones 4x4 que completan las diferentes gamas de las marcas. Skoda no es ajena a esta tendencia, y desde que en 1999 apostara por esta tecnología en el Octavia Combi la oferta no ha parado de crecer.

Actualmente dispone de hasta 41 versiones 4x4 repartidas entre Yeti, Yeti Out-

door, Octavia Combi, Superb y Superb Combi, a los que se sumará en septiembre el carismático Scout.

Nos hemos desplazado a tierras austriacas para comprobar la eficacia de este sistema en condiciones extremas y vivir las diferencias con sus hermanos de tracción delantera. De acuerdo que las condiciones de adherencia eran mínimas, pero el resultado es como el día y la noche.

El 'alma' de todos los vehículos dotados con tracción total en Skoda es el mismo, pero con matices. Se trata de un embrague tipo Haldex multidisco que permite un reparto inteligente del par entre ambos ejes.

En condiciones normales el

control electrónico envía prácticamente todo el par a las ruedas delanteras. Si se detecta una pérdida de adherencia, en tiempo real la proporción varía y se pasa tracción al eje trasero en función de las circunstancias. En casos extremos prácticamente la totalidad de la fuerza se puede dirigir a una sola rueda.

Dicho esto, lo de los matices viene provocado porque tanto el Octavia Combi como el Yeti cuentan con un Haldex de quinta generación, más sofisticado, ligero y rápido en su actuación que el de cuarta que monta la gama Superb, modelo más veterano.

Comenzamos las pruebas en firme deslizante que simula el hielo. Lo hacemos con Octavia y Superb en to-

das sus variantes. Primero afrontamos un eslabon con variantes 4x4. La eficacia del sistema y la electrónica nos permiten superar la prueba con cierta 'facilidad'.

Al cambiar de vehículo y ponernos al volante de los 'simples' tracción delantera, la dificultad se multiplica e instintivamente la velocidad se reduce. Hay que trabajar más con el volante, ser mucho más preciso y suave con el acelerador, anticiparse a la maniobra con mucho mayor margen... Es decir, mucho más trabajo para conseguir unos resultados menos brillantes.

Pero la 'madre de todas las batallas' se produce en el ascenso por una rampa cuya superficie es como una pas-



▲ El embrague Haldex del Octavia Combi y el Yeti es de quinta generación, más rápido y ligero que el de cuarta que monta todavía el Superb.



Y EN SEPTIEMBRE LLEGA EL SCOUT

El Yeti es el vehículo más solvente a la hora de abandonar el asfalto de la gama Skoda, pero el más carismático es el Scout. Este modelo va bien por carretera, en 'off road' permite más de lo que aparenta y, además, ofrece una habitabilidad y un maletero sobresalientes. Disponible sólo con tracción total, llega con dos motores diésel de 150 y 184 CV y un gasolina de 160.

so extra de unos 1.800 euros en el caso del Octavia Combi y de 2.270 en el Superb.

A continuación comprobamos en un completo circuito 'off road' el comportamiento del Yeti Outdoor, un vehículo que colmará las expectativas de un conductor de perfil medio a la hora de aventurarse por el campo.

El sistema de tracción total permite superar cruces de puentes complicados o subidas endiabladas. Basta con que una rueda traccione para que siga adelante. Para ello tendremos que accionar el mando 'off road', que optimiza la electrónica (ABS, ASR...) y activa un control de descensos que nos permite afrontar rampas de todo tipo con total seguridad. Uno de los SUV más efectivos del mercado, sin duda.



PRECIO **42.000 €**

EMISIONES OFICIALES:
44 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
NO PAGA

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Tecnología. Economía de uso. Calidad. Equipamiento. Precio con los descuentos. Maletero.

DEBE MEJORAR

- Información confusa de la pantalla central. Consumo de gasolina para hacer una recarga.

Un híbrido singular

Arranca la comercialización de este nuevo SUV, que cuenta con un motor térmico, dos eléctricos y baterías que se pueden recargar en un enchufe para rodar 52 kilómetros.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El nuevo todocamino de Mitsubishi esconde una tecnología única, pues este Outlander PHEV cuenta con tres motores: dos eléctricos y uno de gasolina con dos usos: funciona como generador y para impulsar el vehículo.

Hablamos de un híbrido enchufable, cuyas baterías de ión-litio se recargan en un enchufe doméstico en cuatro horas. Tienen una capacidad de 12 kWh, la mitad que las de un Nissan Leaf, por lo que su autonomía en modo eléctrico es de 52 kilómetros, que como pudimos comprobar se recorren con facilidad sin escuchar

su 2.0 atmosférico. Funciona en eléctrico si no superamos los 120 km/h, impulsado por sus dos motores eléctricos, que lo convierten en un 4x4.

Una vez agotadas las baterías arranca el motor térmico a modo de generador y comienza a funcionar como

un híbrido. Y si le pedimos sus 203 CV, son los tres motores que mueven al Outlander PHEV, pues el térmico tiene conexión con las ruedas delanteras.

Junto al cambio, de una velocidad como en los vehículos eléctricos, hay dos botones. El 'SAVE' guarda energía por si en un futuro llegamos a una zona donde sólo podamos circular en eléctrico. El 'CHARGE' pone en marcha el motor térmico y recarga las baterías. Esto se puede hacer incluso

estacionado, y en 40 minutos las tenemos listas si no disponemos de enchufe. Eso sí, esta operación requiere unos 3 litros de gasolina.

Las levas en el volante varían el grado de retención y en su pantalla se muestra todo lo referente a la batería, el gasto, los motores...

Está a la venta con acabados Motion y Kaiteki. El primero arranca en 42.000 euros y el segundo en 47.000. Eso sí, Mitsubishi descuenta 3.000 euros, y si se aprueba el Movele se descontarían otros 4.500 euros, arrancando en unos ajustados 34.500 euros.

► Hay pocos cambios estéticos frente a un Outlander 'convencional'. Es 7.450 euros más caro que un Outlander 220 DI-D de 150 CV, automático y con tracción total.



FICHA TÉCNICA

Motor térmico	2.0
Potencia/par máximos	121 CV/19,4 mkg
Motor eléctrico del.	Síncrono
Potencia/par máximos	82 CV/14,0 mkg
Motor eléctrico tras.	Síncrono
Potencia/par máximos	82 CV/19,9 mkg
Tracción	Total S-AWC
Caja de cambios	Reductor 1 vel.
Batería	Ión-litio, 12 kWh
Tiempo recarga (240V 15A)	4 horas
Frenos del./tras.	Disc. Vent./Disc.
Neumáticos	225/55 R18
Peso (kg)	1.885
Long/Anch/Alt (mm)	4.655/1.800/1.680
Capacidad del depósito (l)	45
Volumen del maletero (l)	463
De 0 a 100 km/h (s)	11,0
Velocidad máxima (km/h)	170
Consumo mixto (l/100 km)	1,9



▲ Las baterías admiten cargas rápidas en 30 minutos. La calidad interior es muy buena, y es espacioso.

SALON DEL
VEHICULO
DE OCASION



13-22
JUNIO
2014

ORGANIZA



IFEMA
Feria de
Madrid

COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Más de 4.000 vehículos.
Venta Directa.



promueve:



ABIERTO
AL PÚBLICO
DE 11 A 21 h.

www.vehiculo-ocasion.ifema.es

LINEA IFEMA

LLAMADAS DESDE ESPAÑA
INFOIFEMA 902 22 15 15
vehiculo-ocasion@ifema.es

Atascos

No siempre los atajos son rentables

El cuarto informe sobre tráfico realizado por TomTom muestran que los atajos pueden ser más lentos que aguantar el atasco, incrementando hasta un 50% la duración del trayecto. Los datos también indican que la congestión en las carreteras secundarias es peor que en las principales y que perdemos unos ocho días laborables atrapados en el tráfico. El informe de 2013 coloca a Moscú, Estambul y Río de Janeiro como las ciudades más congestionadas del mundo, con Las Palmas de Gran Canarias encabezando el ranking español, por delante de Barcelona, Palma de Mallorca, Sevilla y Madrid.

Nombramientos

Asumen nueva responsabilidad



▲ Gascón Abellán



▲ Yann Martin

La llegada de **Gaspar Gascón Abellán** a la Dirección de Ingeniería de Renault coloca a otro español en el comité ejecutivo del grupo galo. Por su parte, después de tres años al frente de la Dirección de Montaje en la planta

que PSA Peugeot Citroën tiene en Vigo, **Yann Martin** ha asumido la dirección de ese centro de producción, sustituyendo a **Juan Antonio Muñoz Codina**, que pasa a ocupar la Dirección de Operaciones de la Dirección Industrial y Supply Chain del Grupo. Relevo también en otras direcciones: la de Personal en General Motors España, responsabilidad que asume **Carlos Iglesias**, de Recursos Humanos en la

EURONCAP ANALIZA LOS CUADRICICLOS

Seguridad muy deficiente

Pequeños y de bajo consumo, sin necesidad de carné de conducir en la mayoría, son la alternativa a las motos y los coches en zonas rurales o urbanas. Pero atención: la protección que ofrecen es demasiado precaria. Lo ha comprobado EuroNCAP sometiéndolo a cuatro de estos vehículos a una colisión frontal y otra lateral, ambas a 50 km/h y con un máximo de 16 puntos en juego en cada una, para conocer la respuesta a los tipos de accidente con que se pueden encontrar unos vehículos tan pequeños en el tráfico diario.

Homologados y cumpliendo los requisitos de seguridad establecidos por la legislación europea para este segmento, los cuatro modelos probados mostraron problemas de seguridad, con puntos de riesgo críticos comunes a todos, tanto en la protección de los ocupantes como en la eficacia de la estructura, el punto más débil en todos ellos. Algunos obtuvieron mejores resultados que otros, como el Renault Twizy que, aunque sólo con seis puntos, conseguía la mejor calificación en choque frontal; claro que es el único del cuarteto que cuenta con airbag de serie y un efectivo cinturón de seguridad de

frontal presentaron Tazzari Zero (capaz de alcanzar los 100 km/h) y Ligier IXO, con el alto riesgo de lesiones graves o mortales que supone un cinturón totalmente ineficiente. Mucho más con una estructura que cedió demasiado en ambos impactos. Más deficiente aún la respuesta del Club Car Village, el modelo que utilizan hoteles y clubs de golf para traslados internos y en el que el riesgo de lesiones graves o mortales se demostró muy alto,

en especial si se choca de frente, impacto en el que la estructura quedó totalmente colapsada. Los bajos niveles de seguridad que se requieren oficialmente en estos modelos cada vez más populares y el resultado del primer crash test serio al que han sido sometidos, lleva al secretario general del consorcio europeo, Michiel van Ratering, a pedir a fabricantes y autoridades un nivel mínimo de seguridad para este segmento.

 <p>RENAULT TWIZY 80 Cuadriciclo, eléctrico, 2 plazas, 80 km/h.</p> <p>IMPACTO FRONTAL 6 puntos (Sobre 16) IMPACTO LATERAL 7 puntos (Sobre 16)</p>	 <p>TAZZARI ZERO Cuadriciclo, eléctrico, 2 plazas, 100 km/h.</p> <p>IMPACTO FRONTAL 4 puntos (Sobre 16) IMPACTO LATERAL 8 puntos (Sobre 16)</p>
 <p>LIGIER IXO JS LINE Cuadriciclo, gasolina, 4 plazas, 70 km/h.</p> <p>IMPACTO FRONTAL 2 puntos (Sobre 16) IMPACTO LATERAL 7,9 puntos (Sobre 16)</p>	 <p>CLUB CAR VILLAGE Cuadriciclo, eléctrico, 4 plazas, 40 km/h.</p> <p>IMPACTO FRONTAL 2 puntos (Sobre 16) IMPACTO LATERAL 9 puntos (Sobre 16)</p>

planta de Iveco en Valladolid, con **Fabio Colacicco** al frente y de Ventas en BMW, a la que **Juan Luis Fernández de la Llama** llegará el 1 de julio. también en BMW la marcha de Laura Crespo a dirigir el marketing de BMW en México deja la Gerencia de Comunicación publicitaria y de Medios, que ocupaba en la filial española, en

manos de **Ángeles Roca**, hasta la fecha Jefe de Estudios de Clientes. Algo más en asumir sus nuevas responsabilidades tardará **Joel Piaskowski**, que encabezó la creación de varios vehículos, incluidos Mustang y F-150, y sustituirá el 1 de julio a Martin Smith, como responsable de diseño de Ford Europa.

Opel Ambiciosos planes

Modelos, marca y penetración en el mercado son las prioridades estratégicas del plan de crecimiento rediseñado por Opel/Vauxhall para convertirse en la segunda marca del mercado europeo en 2022. El objeti-

vo pasa por alcanzar un 8% de cuota de mercado y subir el margen de beneficios al 5% (EBIT). Para ello se cuenta con 27 modelos y 17 motorizaciones nuevas entre 2014 y 2018 y la mejora del perfil de la marca.



el puntazo

No es lo mismo revelar secretos o información privilegiada que avisar de un radar o control que se ha localizado al pasar.

Ante el revuelo levantado por el conductor detenido en Pontevedra acusado de pasar los controles de tráfico a través de WhatsApp, el Tribunal Superior de Justicia de Galicia confirmaba la denuncia por un delito de revelación de secretos, no por difundir algo que se puede conocer de forma lícita por observación directa, como la presencia de un radar. La Guardia Civil asegura que el acusado pasaba el programa de controles programados, la identificación de los agentes e incluso las matrículas de los coches.

la cifra

176

millones de euros es el presupuesto aprobado para el PIVE 6 (turismos nuevos) por el Gobierno, que también ha dado luz verde a otros 10 millones de euros para el PIMA Aire 4 (comerciales) y esa misma cantidad para ayudas a la compra de eléctricos, de las que se podrán beneficiar cuadriciclos, turismos, furgonetas, camiones ligeros, autobuses y autocares matriculados a partir de enero de 2014. Además, se crea el PIMA Transporte para renovar vehículos pesados, dotado con 405 millones de euros.

la imagen



Winterkorn recibe la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica

Nuevo espaldarazo del Gobierno español a la industria de la automoción con la concesión de una de las condecoraciones más importantes a Martin Winterkorn, el presidente de Volkswagen. Reconocer aquellos comportamientos extraordinarios de carácter civil, realizados por personas españolas o extranjeras, que aporten un beneficio a España es el objetivo de esta condecoración. Impuesta la distinción por el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria, el máximo responsable del grupo alemán completó la jornada con una entrevista con Mariano Rajoy y una audiencia con el Rey Juan Carlos.

la frase

Alan Mulally, Presidente de Ford Motor Company

«Los fabricantes de automóviles europeos tiene un exceso de capacidad de producción y tendrán que reducirla».



en breve

<p>ANTICIPA LA FATIGA Dentro del proyecto europeo Harken, el IBV (Instituto de Biomecánica) ha desarrollado un dispositivo integrado en el textil del asiento y cinturón, que previene la somnolencia y la fatiga al volante.</p>	<p>FRAUDE GASÓLEO Ha caído la red que vendía combustible adulterado en algunas gasolineras. Se vendía gasóleo agrícola o de calefacción especialmente dañinos para los coches modernos.</p>	<p>IRIZAR EN MÉXICO El principal fabricante de autocares de España abrirá en México una segunda planta, que será la quinta fuera de nuestras fronteras y atenderá el mercado de Estados Unidos.</p>	<p>RENAULT 'LOW COST' El grupo francés tendrá en 2015 un modelo de bajo coste en India, que también se hará y comercializará en Latinoamérica, Rusia y el sudeste asiático y costará menos de 5.000 euros.</p>
--	--	--	---

Seat

Martorell no hará el SUV

El primer todocamino de la marca española no se hará en Martorell. Lo anunciaba el presidente de Seat, Jürgen Stackmann, justificando la adjudicación del nuevo modelo a la planta que Skoda tiene en Kvasiny en sus menores costes laborales. El coche, diseñado íntegramente en el Centro de Diseño de Martorell, saldrá al mercado en 2016 y también se comercializará como Skoda.

General Motors

Reconocimiento de culpa

Incompetencia y negligencia en la gestión del fallo técnico del sistema de arranque, que provocó al menos trece muertos, 47 accidentes y la llamada a revisión de más de 2,6 millones de vehículos, es la conclusión de la investigación interna de General Motors, que exonera a los más altos directivos porque no conocieron la existencia del defecto hasta enero de este año. La multinacional reconoce su culpa e indemnizará a víctimas y familiares. También ha despedido a 15 responsables directos de esas revisiones y otros cinco serán sometidos a medidas disciplinarias.

ITV

Camino de la liberalización

Está en Bruselas el texto con el que se pretende acabar con las incompatibilidades que limitan el acceso a montar una Inspección Técnica de Vehículos (ITV). La asociación que engloba esos operadores (Aeca-ITV) recuerda que esa desregulación impide garantizar el rigor e imparcialidad que requiere una actividad tan relacionada con la seguridad vial. La asociación también señala que la pretensión del Gobierno español choca con la Directiva comunitaria que exige independencia de centros e inspectores para mayor imparcialidad.



▲▼ Al no producir stock, todos los camiones que se fabrican en Madrid tienen dueño y uno por uno se ajustan a las especificaciones de la hoja de pedido. La factoría tiene una plantilla de 3.000 personas en producción en dos turnos y de la línea de montaje sale un camión cada 8,5 minutos.



▲ Se trata de un fábrica que emplea pocos robots. Los controles de calidad son exhaustivos a lo largo de todo el proceso.



▲ Los motores ya completos llegan desde Francia y el 80 por ciento son ya Euro 6. Aunque siguen fabricando Euro 3 y Euro 4 para algunos países.

IVECO, UNA GRAN MARCA Líder mundial del sector

Iveco es una marca de CNH Industrial N.V., empresa líder mundial en el sector de bienes de equipo que cotiza en la Bolsa de Nueva York (NYSE: CNHI) y en el Mercado Telemático Azionario, organizado y gestionado por Borsa Italiana (MI: CNHI). Iveco diseña, fabrica y comercializa una amplia gama de vehículos industriales ligeros, medios y pesados, camiones de obras, autobuses, autocares y vehículos especiales para diversos usos: contra incendios, todoterreno, para defensa y protección civil. Con más de 26.000 empleados, Iveco produce vehículos equipados con la más avanzada tecnología en 11 países del mundo, en Europa, Asia, África, Oceanía y América Latina. Los 5.000 puntos de venta y asistencia en más de 160 países garantizan el apoyo técnico en cualquier lugar en el que trabaje un vehículo Iveco.



LA NÚMERO UNO MUNDIAL Planta de Iveco en Valladolid

La planta de Iveco en Valladolid se situó a primeros de año por delante de las 63 restantes de Fiat Industrial en todo el mundo según la auditoría interna de gestión industrial WCM que valora aspectos como la seguridad, la ecología o la eficiencia. Iveco fabrica en Valladolid el modelo Daily en versiones furgón y chasis cabina y maneja un total de 5.800 componentes procedentes de alrededor de 300 proveedores. En la planta de Iveco en Valladolid trabajan 1.047 personas y en 2012 fabricó 22.626 unidades, entre ellas el cien por cien de las versiones Daily con volante a la derecha.



Única en España

Andrés Mas | amas@motor16.com

La planta de camiones que Iveco tiene en Madrid fue fundada en 1946 por Enasa (Pegaso). Entró a formar parte del Grupo Iveco en septiembre de 1990 y se especializó en vehículos pesados en 1992. Con una superficie total de 374.000 metros cuadrados, la planta de Madrid es la única fábrica de camiones pesados que hay en España, primer país productor de vehículos industriales de Europa. Además, con una producción en dos turnos de 23.000 unidades en 2013 y una plantilla de 3.000 personas en producción (1.500 por turno y un 22

La factoría que Iveco tiene en Madrid es la única planta de camiones pesados que hay en España. Produce dos de los camiones más avanzados de la marca y es la tercera fábrica más eficiente de las 64 del grupo CHN Industrial en el mundo. La hemos visitado.

por ciento de mujeres, el doble de la media del sector en España), la planta de Madrid es la tercera más eficiente de las 64 del Grupo CHN Industrial en el mundo y la segunda de Iveco conforme al sistema de evaluación de gestión industrial World Class Manufacturing (WCM). La producción de 2013 fue de un 73 por cien-

to de Stralis, un 24 por ciento de Trakker, un 3 por ciento de vehículos especiales (234 de gas natural) y cerca de 1.000 unidades en CKD (kits completos para ensamblar en el país de destino).

En Madrid, Iveco produce en la actualidad 112 camiones al día, uno cada 8,5 minutos y cada 24 horas descargan en

sus instalaciones 20 camiones cargados de material de 156 proveedores de toda Europa, casi todos de Italia, aunque un 14 por ciento proceden de España. La factoría de la Avenida de Aragón en Madrid, no produce vehículos para tenerlos en stock, sino que cada camión que sale de la línea de montaje tiene ya su cliente esperando. Además, se trata de una fábrica de ensamblaje con pocos robots y mucho peso del trabajo manual debido a la complejidad del montaje y la flexibilidad de la fábrica.

Y es que las cifras que se manejan en la factoría de Iveco son para sorprenderse. Está especializada en camiones

pesados de entre 18 y 40 toneladas Stralis y Trakker y vehículos especiales (con motorización de gas natural o vehículos de uso militar por ejemplo). La línea de montaje tiene una extensión de 1.350 metros, se gestionan más de 24.000 referencias y 2.948 opcionales. En 2013 se hicieron 7.000 versiones diferentes y se utilizaron más de 250 colores de carrocería diferentes de una paleta de colores de 450 referencias ¡¡¡con 11 tipos de blanco diferentes!!! Existen 7 tipos diferentes de cabina, 57 tipos diferentes de depósito de combustible y 750 configuraciones que nacen de la combinación de esos depósitos. En cada camión se emplean nada menos que 7 kilómetros de cableado y en la planta hay 127 vehículos guiados de forma automática que sirven para transportar

material o piezas a lo largo de la cadena de producción.

En junio de 2012 se lanzó el camión Stralis Hi-Way con una inversión de 70 millones de euros y ese mismo año se alzó con el premio 'Truck of the Year'. En diciembre de ese mismo año se inició la producción del nuevo Trakker y desde junio del año pasado se producen ya las versiones con motores Euro 6.

Todo ello dentro de un Plan Industrial de Iveco en España que comenzó a mediados de 2012 y concluye a finales de 2016, y que ha requerido una inversión de 500 millones de euros. Este plan está suponiendo la contratación de 1.200 nuevos empleados e incluye un nuevo centro de I+D en Madrid y el desarrollo y fabricación de nuevos modelos con alto contenido tecnológico como el Hi-Way, el

Trakker, las versiones de gas natural o los nuevos camiones Euro 6.

Pero una de las apuestas más importantes de Iveco en su fábrica madrileña de camiones pesados es la calidad. Toda la cadena de montaje cuenta con exhaustivos controles, autocertificación del operario, controles funciona-

les y 11 puertas de calidad a lo largo del proceso, además de un riguroso control final.

Tal es la confianza que Iveco tiene en sus productos que a modo de ejemplo, el Stralis Hi-Way ofrece de serie una garantía Maximum de 3 años o 450.000 kilómetros, incluida asistencia en carretera ANS 24 horas.



Iveco ha sido pionero en el desarrollo de vehículos industriales propulsados por gas natural y es líder europeo en la comercialización y producción de estos vehículos. Ahora el Stralis GNL ha recibido el -Premio Europeo a la Sostenibilidad en el Transporte-. Y nosotros lo hemos probado.



▲ El frontal de un camión Stralis de GNL no difiere demasiado del que podemos ver en un camión de motor tradicional.



▲ El puesto de conducción de un camión Stralis de gas no tiene nada que envidiar al de cualquier automóvil de gama alta. La única diferencia en el cuadro respecto a un Stralis de motor tradicional es la tecla de paso a los depósitos de GNC de reserva. Su motor rinde 330 caballos.



◀ El gas natural o metano no es tóxico, es menos inflamable que los vapores de la gasolina y contamina menos que el Gas Licuado del Petróleo, (propano o butano). Y más eficiente porque exige menor cantidad de combustible para recorrer los mismos kilómetros.



▲ El GNL se almacena a -130° y a 9 bares para que ocupe menos y quepa más. Hasta el tubo se congela, pero antes de ser inyectado en el motor pasa a estado gaseoso.

El futuro es del gas

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Iveco cerró el año 2013 como líder absoluto del mercado español de vehículos comerciales e industriales propulsados por gas natural. Iveco también es líder europeo en la producción y comercialización de este tipo de vehículos, con una flota en Europa de más de 12.000 unidades y una gama completa de comerciales ligeros, medios y pesados, de entre 3,5 y 40 toneladas, además de autobuses y autocares.

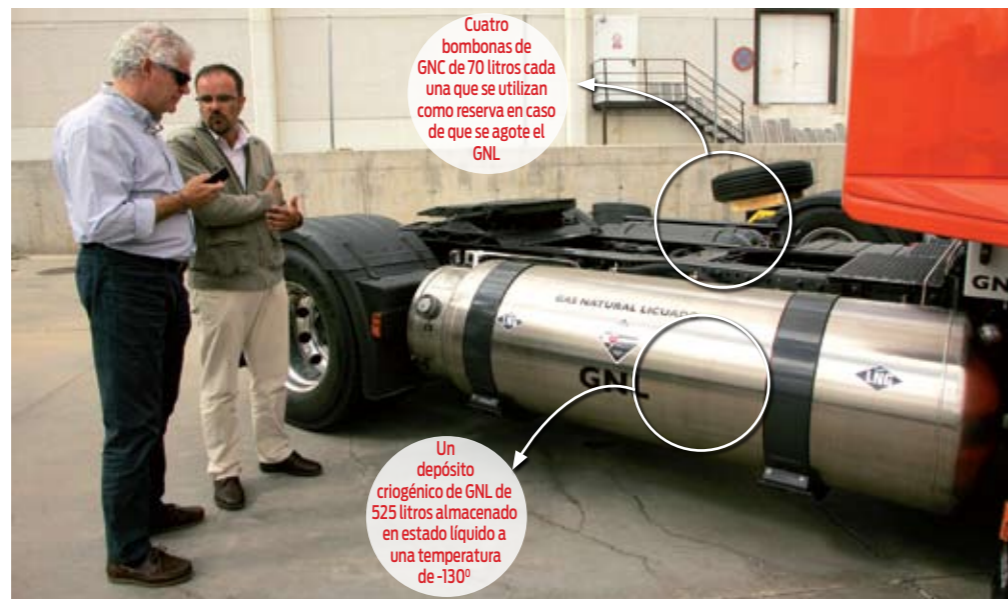
Puede que muchos de vosotros no os hayáis dado cuenta pero la gran mayoría de los camiones de basura que circulan por Madrid y Barcelona son Iveco movidos por gas natural (380 de 465 en Madrid y 266 de 281 en Barcelona). También hay autobuses de línea de gas natural en muchas otras ciudades españolas, una experiencia piloto que lleva años desarrollándose con unos resultados sorprendentes. Y es que estos vehículos de GNL (Gas Natural Licuado)

o GNC (Gas natural Comprimido) que no tienen nada que ver con el GLP (Gas Licuado del Petróleo), consiguen unos costes totales de explotación hasta un 12 por ciento inferiores, además de otras ventajas.

Por eso, si hasta ahora la utilización de este tipo de vehículos ha estado centrada en operaciones en zonas urbanas

con pocos kilómetros diarios, el gas natural como combustible alternativo en grandes trayectos está empezando a llamar la atención de las principales flotas de transporte de todo el mundo básicamente por tres razones: la reducción de ruido (alrededor de 5 decibelios menos), la reducción de emisiones contaminantes (24,1 toneladas me-

nos de CO₂ emitidas en un año y tras recorrer 30.000 kilómetros) y el ahorro en combustible que supone entre el 10 y el 20 por ciento respecto a un motor diésel. La tecnología GNL consigue, además de las ventajas descritas, una reducción de peso en vacío, lo que conlleva un aumento en la capacidad de carga



Cuatro bombonas de GNC de 70 litros cada una que se utilizan como reserva en caso de que se agote el GNL

Un depósito criogénico de GNL de 525 litros almacenado en estado líquido a una temperatura de -130°

El menor kilometraje realizado dentro de las ciudades se conformaba con depósitos de GNC más pequeños y con menor autonomía, pero el camión probado, un Stralis Natural Power Euro 6, diseñado para recorridos de media y larga distancia, combina el GNC con el GNL por lo que se asegura una autonomía de 800 kilómetros. En su configuración estándar, este camión está equipado con cuatro bombonas de GNC de 70 litros cada una y paredes de acero de 8 mm de grosor, y un depósito doble (uno dentro de otro) criogénico de GNL de 525 litros y acero inoxidable. El GNL

se almacena en estado líquido a una temperatura de -130° C y a una presión de 9 bares, lo que permite llevar más cantidad en menor espacio. Antes de ser inyectado en el motor, pasa a estado gaseoso gracias a un intercambiador calentado por agua del motor.

Con un motor Cursor 8 Natural Power de 6 cilindros, sistema common rail y 330 caballos (desde 2013 unos 180 autobuses de Pekín se mueven gracias a este motor aunque de norma Euro V y no Euro VI como el probado) el Stralis se mueve con la misma soltura que lo haría movido por gasóleo pero sobre to-

do, rodeado de una sonoridad de marcha extremadamente baja que llega a sorprender. En este caso el cambio es manual ZF de 16 marchas, un cambio preciso que igualmente trabaja como si lo hiciera a la par con un motor movido por un combustible tradicional. Iveco es el único fabricante europeo que ha adoptado una tecnología propia en la transición de Euro 5 a Euro 6. El motor se caracteriza por una alimentación cien por cien con gas natural y ciclo Otto, con bujías de encendido, sistema de inyección por rail común y dos inyectores por cada cilindro. Además, el tratamiento de

los gases de escape se lleva a cabo con un simple catalizador de tres vías que no exige añadir aditivos (AdBlue). Para trabajos de distribución regional se ha estimado que un camión de GNL puede conseguir un ahorro de hasta 10.000 euros anuales, en comparación con un vehículo de motor diésel, sobre un recorrido de unos 40.000 km al año. Además, permite el transporte de una carga útil de hasta 29 toneladas en un trayecto de entre 300 y 700 kilómetros, sin incrementar el efecto invernadero, sin comprometer la calidad del aire y consiguiendo una reducción del impacto acústico.



El consumo medio del equipo ganador rondó los 6,8 l/100 km. Una de sus claves fue la regularidad, pues su vuelta rápida en carrera fue la más lenta.



TOYOTA AURIS HYBRID Un compacto tradicional con mecánica de Prius

Toyota ofrece la gama híbrida más completa del mercado, con vehículos que van del Yaris Hybrid al monovolumen Prius+, que es el único híbrido de siete plazas a la venta en España, pasando por los dos Prius: el 'normal' y el enchufable, que homologa 2,1 l/100 km de gasto medio. La quinta alternativa es el Auris Hybrid, protagonista de esta primera edición de las 24 Horas Híbridas Toyota y que bajo la apariencia de un Auris convencional —entre los cambios destacan algunos detalles que depuran la aerodinámica— esconde la mecánica del Prius 'normal'. O sea, que bajo el capó encontramos un motor eléctrico de 60 kW —82 CV— y un 1.8 VVT-i de gasolina con 99 CV —optimizado en profundidad en 2012— que funcionan de forma independiente o combinada, con una potencia máxima conjunta de 136 CV. Alcanza 100 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos y gasta de media 3,6 l/100 km, lo que se traduce en emisiones de 84 g/km. Y hasta 50 km/h de velocidad, y durante un máximo de dos kilómetros, el coche puede moverse usando sólo el motor eléctrico, cuya energía proviene de la batería de níquel e hidruro metálico ubicada bajo el asiento trasero. Además, desde hace poco la marca japonesa también ofrece el Auris Hybrid con carrocería familiar Sports Touring, siendo su consumo medio de 3,7 litros.

► En la última evolución del Auris Hybrid se trabajó sobre el motor VVT-i y la transmisión de variador continuo; la batería principal se reubicó y fue mejorada la aerodinámica.



HYBRID



► Cinco Auris Hybrid estrictamente de serie y 35 pilotos se dieron cita en Albacete para la primera edición de esta prueba de resistencia y eficiencia. En todos los coches hubo que cambiar el neumático delantero izquierdo, que es el que más sufre en las muchas curvas a derechas, y sin apenas peralte, del circuito de La Torrecica.



► Los rebufo están prohibidos en pruebas de este tipo, pero eso no evita divertidos 'encuentros' en pista, pues nadie frena. Y es que hacerlo, aunque sea poco, significa desaprovechar la última aceleración. A la derecha, el equipo vencedor, del que formaba parte Motor 16.



Un día de carrera con n 125 litros

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Proliferan las competiciones de resistencia basadas en la eficiencia, ahora que muchos piensan más en el ahorro energético y la reducción de emisiones que en la lucha contra el cronómetro. Ahí están los Eco-Rallyes, que mezclan regularidad y bajo consumo, o pruebas como la organizada desde hace años por ALD Automotive, donde gana el que cubre el trayecto por carretera con un gasto más bajo en relación al homologado por el fabricante. En circuito, la gran cita desde hace una década son las 24 Horas de Ford, en las que todos los coches son idénticos y vence el equipo que

Gana el equipo que dé más vueltas al circuito de Albacete en 24 horas y gastando un máximo de 125 litros: los 45 del depósito más cuatro garrafas de 20 litros que habrá que repostar en paradas distintas. Así se resume el reglamento de la prueba organizada por Toyota con su Auris Hybrid. Y como en Motor 16 sabemos que lo importante no es participar, ganamos.

da más vueltas al circuito con una cantidad de litros de carburante predeterminada. Ese es el formato elegido por Toyota España para la primera edición de sus 24 Horas Híbridas, en cuya denominación va implícita su peculiaridad, porque

el protagonista ha sido el Auris Hybrid, del que la marca dispuso cinco unidades, iguales y de serie, aunque los neumáticos para la ocasión eran unos Michelin Primacy 3, en medida 215/45 R17.

Después de que los 35 par-

ticipantes, integrantes de los cinco equipos, conociesen que dispondrían sólo de 125 litros —muchos menos que en la prueba de Ford— surgió un mar de dudas. Porque el único cálculo sencillo era que podrían gastarse 5,2 litros cada hora. A partir de ahí, nada: ¿qué tiempo por vuelta determinaría ese consumo? Si tratas de acercarte a 5,2 l/100 km no recorres 100 kilómetros en una hora. Había que empezar, observar y calcular. Y casi cada hora, volver a observar y volver a calcular, pues la única pista más o menos fiable viene del ordenador de consumos, aunque con los primeros repostajes

ya es posible cifrar su pequeño error —casi todos mienten—. Si al final te sobra gasolina es que podías haber ido más rápido, y si vas 'alegre' tendrás que ir como una tortuga al final... si acabas. Gastar poco yendo lo más rápido posible obliga a no frenar, a rodar 'a vela', a tomar las curvas 'tirando' el coche y a dosificar cada aceleración como si hubiese nitroglicerina bajo el pedal del gas. Estresante pero divertido. Y con relevos de una hora como máximo por piloto, lo que mantiene una actividad incesante en los boxes, que se intensifica con los repostajes y el cambio de gomas.

En cada coche, cuatro pe-

CLASIFICACIÓN EQUIPOS

1º. Auris 2 (Motor 16, Coche Actual, La Nueva España, Faro de Vigo)	513 vueltas.
2º. Auris 1 (Autofácil, Alta Gama, Tele 5, Antena 3)	505 vueltas.
3º. Auris 3 (Car&Driver, Auto Bild, Car, Diario Motor)	503 vueltas.
4º. Auris 5 (Coches.net, Marca, Top Auto, Auto hebdo Sport)	503 vueltas.
5º. Auris 4 (Mediterráneo, Las Provincias, La Opinión, Motorpasión)	490 vueltas.

+ en www.motor16.com

ridistas, un empleado de Toyota España, el representante de una empresa con grandes flotas y un seguidor de la marca elegido a través de las redes sociales. Traducido a nuestro caso, representantes de Motor 16, Coche Actual, Faro de Vigo y La Nueva España, así como Marta Lozano de Toyota; Fidel Castillo de Bujarkay y Da-

níel 'Diablo' Arroyo, que por esta vez aparcó su Moto2 del CEV para ponerse al volante del Auris híbrido, con el que acabaría marcando la vuelta rápida del equipo en el último giro. Lo que más influye es la estrategia y, ante todo, la disciplina, pues aquí manda el consumo, y si se decide que hay que consumir 6,4 l/100 km ese valor es sagra-

do. Uno podrá ser hasta cinco segundos más rápido que otro gastando eso, pero el consumo es innegociable.

Como el que esto escribe es más objetivo que modesto os contaré que ganamos porque lo hicimos mejor. Disciplina pura, gran regularidad. Ocho vueltas de ventaja sobre el segundo y 1.815,5 kilómetros recorridos con un gasto de 6,8 l/100 km. Acabamos, además, con gasolina en el tanque para otras ocho vueltas más. Gran triunfo.

BP



CONEXIÓN VIRTUAL

BPpremierplus acaba de lanzar una aplicación para móviles con la que los usuarios de su tarjeta pueden acceder al programa de puntos desde sus teléfonos (IOS o Android). De esta manera, los clientes pueden tener acceso a ofertas personalizadas, localizar estaciones de servicio, etc. Además, BP ha lanzado también un juego para móviles, que permite acumular puntos interactuando con un simpático personaje llamado Bipi.

+ en www.mercedes-benz.es

MERCEDES EXPOSICIÓN EN ITALIA
El ilustrador austriaco Hans Liska, que siguió los éxitos en las carreras de Mercedes desde los años 50 en adelante, firma los carteles que



la división de clásicos de la marca exhibe hasta el próximo agosto en Brescia (Italia). La exhibición cuenta con centenar de obras de este artista, muchas de ellas desconocidas.



11 EDICIÓN DE FURGOVOLKSWAGEN

LOS FANS DEL VW BULLI CELEBRAN SU FIESTA

Más de 600 furgonetas llegadas desde toda Europa se dieron cita en la 11 edición de 'Furgovolkswagen', una concentración que se celebra cada año en Girona.

Ese espíritu de libertad que dieron a sus propietarios las primeras VW Transporter allá por los años 50 del pasado siglo y que acabó convirtiendo al 'Bulli' en un icono para varias generaciones, volvió a respirarse un año más en la localidad gerundense de Sant Pere Pescador, donde se celebró la 11 edición de 'Furgovolkswagen'. En esta ocasión, el evento reunió a más de 3.000 personas y 642 furgonetas en un ambiente lúdico, en el que no faltaron modelos de todas las épocas o actividades tan divertidas como el tradicional concurso

de disfraces (este año se homenajeaba a la música de los años 60, 70 y 80), la barbacoa en la playa o el desfile de furgonetas por la localidad de L'Escala. Además, la última unidad fabricada del T2 Kombi viajó desde la planta de la marca en Sao Paulo (Brasil), para su exposición en este evento. Ésta pertenece a una edición exclusiva 'Last Edition' de 1.200 unidades y desde Girona viajará al centro de exposición Oldtimer de Volkswagen Vehículos Comerciales, en la ciudad alemana de Hannover.



Para más información del Volkswagen Bulli entra en www.m16.in/v21

PEUGEOT EN ROLAND GARROS

30 AÑOS JUNTOS

Peugeot ha celebrado este año el 30 aniversario de su colaboración con el Torneo de tenis Roland Garros, del que es coche oficial desde 1989. En esta ocasión, la marca ha prestado una flota de 200

vehículos para el traslado de tenistas, VIPs y público. Además, la marca ha lanzado una edición especial del Peugeot 208, con equipamiento y diseño exclusivo, que incluye retrovisores en color 'tierra batida'.



+ en www.peugeot.es

DEPORTE

El modelo Honda CR-V ha sido coche oficial de la Carrera de la Mujer celebrada en Granada, que recauda fondos para luchar contra el cáncer de mama.

+ en www.carreramujergranada.es



Como cada año, se celebró el tradicional concurso de disfraces, que premiaba las mejores caracterizaciones relacionadas con la música de los años 60, 70 y 80. AC-DC, Bob Marley, ABBA, The Rolling Stones o The Beatles fueron algunas de las bandas mejor representadas en esta 11 edición de la Furgovolkswagen.

HYUNDAI Y KIA

LA FLOTA DEL MUNDIAL DE FÚTBOL

Las marcas Hyundai y Kia, patrocinadoras del Mundial de fútbol de Brasil, han entregado al comité organizador unos 1.500 vehículos, entre turismos y autobuses, para el transporte de los equipos, árbitros, etc... durante la Copa del Mundo de Brasil.

Hyundai, en concreto destinará 1.021 turismos, SUV y furgonetas (entre ellos el modelo exclusivo de Brasil, el HB20) y 32 autobuses a este evento. Por su parte, Kia ha cedido un total de 410 vehículos.



+ en www.hyundai.com/es / www.kia.com/es

BP Ultimate informa

La capacidad de limpieza de BP Ultimate Gasolina elimina de media entre el 95% y el 98% de residuos existentes que impiden el funcionamiento correcto del motor.



RICCIARDO SE MANEJÓ PERFECTAMENTE EN LA LOCURA DE LA CARRERA Y APROVECHÓ

EL MOMENTO DE DEBILIDAD DE MERCEDES PARA GANAR

La Fórmula 1 como nos gustaría que fuera



El circuito Gilles Villeneuve nos recordó el atractivo panorama que podría ofrecer la Fórmula 1 en 2014 de no ser por el dominio de Mercedes. Daniel Ricciardo abrió su cuenta personal con una victoria inmensamente popular, mientras que Fernando Alonso y Ferrari ni siquiera fueron capaces de pescar en las aguas revueltas de la isla de Notre Dame.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

«Daniel ha sido increíble durante toda la temporada, de todas las carreras que pensábamos que pudiera ganar, ésta era la más improbable». Sin embargo, no fue así, y Daniel Ricciardo se consagró con su primer triunfo en la Fórmula 1 en un día espectacular, tanto para el australiano, como para la Fórmula 1. «Demostró lo que vale, y ha excedido todas las expectativas», afirmaba Christian Horner tras el Gran Premio de Canadá. Recibir semejantes palabras en tu primera temporada con el equipo dominador de los cuatro úl-

timos años y con Sebastian Vettel a tu lado... El australiano no pudo consagrarse de la mejor manera al subir por primera vez a lo más alto del podio. Se veía venir.

Afortunadamente, el circuito Gilles Villeneuve rubricó de nuevo su singular fama y características, y nos ofreció una prueba realmente memorable e inolvidable. Trazado, frenos, consumo, temperaturas altas para el neumático en esta edición, fiabilidad a prueba... La pista de Montreal ofrece grandes desafíos que suelen enloquecer las carreras. Y así fue. No quedó al imbatible Mercedes y dio un revolcón al monótono

escenario de 2014. De entre ese 'totum revolutum' surgió la enorme sonrisa de Daniel Ricciardo.

Tras su victoria, el australiano mostró un 'selfie' con un primer plano y su enorme sonrisa. «¡Qué cabeza, Haha yeewwww, ok, oficialmente, no puedo sonreír más que esto, así que lo habéis visto todo ahora...». Ricciardo es un personaje singular, con un carisma que será enormemente beneficioso para la Fórmula 1. Su gran talento aparece envuelto en una personalidad afable y relajada, tan singular en el hipertenso mundo de la Fórmula 1. «Daniel es un increíble joven»,

explicaba Adrian Newey tras la carrera, «lo que más me impresiona de él es lo calmado que es cuando habla al equipo por la radio».

En entrenamientos, Vettel batió a Ricciardo, pero sólo por segunda vez en siete carreras. El domingo el panorama volvió a las andadas, capitalizando magistralmente los inesperados problemas de Mercedes. «No lideramos en toda la carrera, así que no tuve tiempo para entender que iba a ganar, todo ocurrió en las últimas vueltas, así que por eso llevará tiempo asimilarlo en mi cabeza», reconocía Ricciardo al final de la prueba. Porque el pri-

mer triunfo del australiano y del motor híbrido de Renault tuvo su cara por la cruz de Mercedes.

«Lo que pasó es que perdí el KERS, y cuando lo pierdes no almacena energía, y entonces los frenos se sobrecalientan», vino a ser el resumen de los problemas técnicos de Nico Rosberg y Hamilton tras la carrera, «así que primero era un problema y luego llegaba el otro», explicó el piloto alemán. Es decir, sin potencia en las rectas y con frenos vulnerables al entrar en las curvas. La unidad electrónica que lleva la potencia de la batería al generador de energía cinética

falló, dejando a los monoplazas alemanes con la potencia del motor de combustión y casi 160 CV menos.

Todo ocurrió tras la parada en boxes en una carrera con más altas temperaturas de lo esperado y, además, en ambos monoplazas. Hamilton había sido derrotado inesperadamente el sábado en uno de los mejores circuitos para su estilo de pilotaje. La 'pole' de Rosberg añadía más morbo a su enfrentamiento de Mónaco, aunque, al parecer, con pipa de la paz por medio. La intensidad de un nuevo duelo entre ambos, una vez, fue 'in crescendo' durante la prueba, ya que

Hamilton estaba presionando enormemente a su rival.

Tras una segunda y lenta parada en boxes del alemán, Hamilton había superado a su compañero de equipo y parecía ir camino de la victoria. Inmediatamente después llegó la avería mecánica y Rosberg perdió a su único rival para el campeonato. Pero el alemán sobrevivió cojeando y con sus rivales respirando en su nuca. Fue entonces cuando tuvo que aplicarse a «vueltas de calificación en cada vuelta», ajustando las referencias de frenada al nuevo comportamiento de un monoplaza corto de potencia. Afortunadamente, un paisa-

je totalmente inesperado en la Fórmula 1 de 2014. «Fue un día muy complicado, y terminar segundo fue positivo, ni siquiera sabía que era segundo (en la meta)».

«Como se vio, hasta el final no había forma de que pudiéramos pasarles en las rectas, los coches con motores Mercedes eran demasiado rápidos», explicaba Sebastian Vettel al final de la carrera, sintiendo hasta qué punto la victoria pudo ser suya desde la tercera posición de parrilla que perdió tras la parada en boxes a manos de su compañero Ricciardo. La estrategia de Force India le hizo perder otra más.



◀ En el último momento, Sergio Pérez se quedó fuera de la pista tras ser embestido por Felipe Massa. Fue la última emoción de una carrera que demostró que la F-1 2014 podría ser mucho más divertida y competitiva.



ALONSO MOSTRÓ SU DECEPCIÓN CON LA SITUACIÓN DE FERRARI; PARECE CANSADO DE DAR LAS MISMAS EXPLICACIONES TRAS CADA CARRERA

FERNANDO ALONSO / FERRARI

«Ganar a mi compañero... e irme a casa»

«Lo más frustrante es cuando estás en una batalla y no puedes adelantar, ni siquiera acercarte». Alonso no podía resumir mejor la situación de Ferrari, que se acentuó en el circuito de Notre Dame a pesar de las expectativas creadas con las últimas evoluciones aerodinámicas y de motor. Una apreciación más dura de encajar en una carrera que abrió un abanico de opciones inesperadas a capitalizar por otros equipos.

«No vamos a vender que vamos a llevar una revolución en la próxima carrera, porque no va a ser así, vamos a dar pequeños pasos pero constantes, vamos a trabajar día y noche y vamos a hacer lo que podamos», pedía Alonso en Montmeló, pero al día siguiente Montezemolo señaló el Gran Premio de Canadá como referencia para mostrar signos de mejora. Desgraciadamente, y a pesar de algunas esperanzas el viernes, las novedades de Ferrari no produjeron el avance esperado en el F14 T en relación a los rivales, y el equipo italiano proporcionó una nueva decepción.

Problemas de entrega de potencia y tracción, de funcionamiento del sistema de recuperación de energía, de velocidad punta... Alonso era la viva imagen de la decepción al final de la carrera. Ya resulta difícil dar las mismas explicaciones, prueba tras prueba. «Ganar a mi compañero, e irme a casa», parece ser el único objetivo del piloto español, además de recordar su apabullante balance sobre Kimi Raikkonen en 2014, el piloto que, se suponía, llegaba a Ferrari para 'ponerle las pilas'. De momento, son 69 puntos a su favor por los 18 del



piloto finlandés. Es el único consuelo. «No debemos comprometer el proyecto del año que viene. Tenemos que seguir con el desarrollo en 2014, porque hay muchas cosas que se mantendrán para el próximo año», explicaba Alonso antes del Gran Premio de Canadá, «pero si hay algo que sea fundamental de desarrollar para 2015, está claro que no debemos restarle ningún tiempo». La carrera canadiense ha vuelto crudamente a confirmar a Ferrari que el equipo debe ya trabajar para la próxima temporada. Y si beneficia para la presente, pues eso que llega.

Fue esta enmarañada madeja de estrategias, opciones en pista y fiabilidad la que acabó desenredando tan loca carrera. Con Hamilton fuera, Rosberg mermando y un Pérez con problemas eléctricos y de frenos, Daniel Ricciardo se coló por esa increíble rendija de oportunidad. La suerte acompañó a Vettel cuando Massa y Pérez abandonaron la pista de la manera más espectacular. Por cierto, la sanción al mexicano volvió a recordar que, en la Fórmula 1 actual, lo que tradicionalmente se han considerado lances de carrera se ha convertido en incidentes donde siempre debe haber un culpable, aunque no exista.

Para Williams, el Gran Premio de Canadá fue, al igual que para Force India, una gran oportunidad perdida. Ya el sábado Rob Smedley lamentó que sus pilotos no aprovecharan la potencia del motor a sus espaldas. El do-

► Jenson Button logró el mejor resultado para McLaren desde Australia. El inglés, aprovechando el accidente de Massa y Pérez, adelantó a Hulkenberg y Alonso. Acabó en cuarta posición.

mingo, además del accidente del piloto brasileño, el monoplaza de Bottas también sufrió problemas similares a los de los coches oficiales, terminando séptimo tras el abandono de Pérez y su compañero. «Perdimos puntos que debíamos haber marcado hoy», se lamentaba Rob Smedley al final de la prue-

ba, y no le faltaba, en absoluto, razón.

«No teníamos el ritmo para terminar cuartos, pero una combinación de buenas decisiones estratégicas, una buena comunicación entre el muro de boxes y el piloto, y un pilotaje agresivo, llevó a nuestros dos coches a los puntos», reconocía el responsable

deportivo de McLaren, Eric Boullier. Para Button —cuarto— fue el mejor resultado del equipo desde Australia, aunque el francés olvidaba el 'regalo' de Pérez y Massa en la última vuelta de carrera, que el británico aprovechó para superar a Hulkenberg y Alonso cuando éstos se encontraron ante el accidente.



► Pese a clasificarse en tercera posición de la parrilla, Sebastian Vettel volvió a verse superado por su compañero de equipo. Lo mismo le ocurrió a Hamilton, quien en uno de sus circuitos preferidos, tuvo que abandonar.



En todo caso, y en una pista donde los motores Mercedes contaban con tanta superioridad sobre los rivales, el rendimiento de McLaren vuelve a confirmar hasta qué punto el equipo de Ron Dennis debe trabajar para reorganizarse ante la llegada de Honda. Porque es el último en la jerarquía en el grupo 'Mercedes'. Y su situación no es mejor que la que se vive en Ferrari.

En este sentido, Force India volvió a confirmar su condición como mejor equipo en la relación rendimiento/presupuesto del actual panorama. Se perdió in extremis el cuarto puesto de Sergio Pérez, pero Nico Hulkenberg volvió a sacar el máximo partido de la estrategia a una parada, aguantando en la parte final a Fernando Alonso tras

un largo relevo con el neumático más blando. El alemán, junto con el español, ha puntuado en todas las carreras de la temporada. Sin duda, es uno de los pilotos más sólidos del panorama actual, y solo cabe imaginar cuál sería su papel con un monoplaza puntero. Será cuestión de tiempo.

Mientras tanto, Force India se mantiene en la cuarta posición de la general. «Cuando todo el mundo al final de año haya mejorado será más difícil ganar puntos, por tanto, si la ventaja la podemos lograr ahora, tendremos margen al final de temporada», explicaba en una reciente entrevista Otmar Szafnauer, el director de operaciones del equipo. De momento, lo están consiguiendo. Una pesadilla para McLaren y Williams.

La actual temporada está confirmando que, Mercedes al margen, un equipo u otro muestra diferentes grados de competitividad según las características de la pista. En Montreal, Red Bull, Williams y Force India pelearon entre sí y fue el primero el que supo capitalizar los problemas de Mercedes. Un éxito embarazoso para Ferrari, porque recordemos que el equipo austriaco no tuvo prácticamente pretemporada.

Al final, el Gran Premio de Canadá ofreció un respiro a la Fórmula 1 al recibir el presente campeonato un soplo de oxígeno cuando más lo necesitaba para las audiencias, recordándonos lo magnífica que podría ser la disciplina en 2014 de no ser por el brutal dominio de Mercedes. Y la enorme sonrisa de

Daniel Ricciardo fue su mejor imagen, acompañada por la de todo el 'paddock' que celebró una victoria universalmente popular.

Pero, desgraciadamente, sólo a través de carreras tan locas se puede batir a Mercedes. Sin embargo, el resultado de Montreal añade más dramatismo a la lucha entre Rosberg y Hamilton, los dos candidatos al título. El británico marcó la iniciativa en las primeras carreras, pero desde Mónaco el péndulo oscila hacia Rosberg. Hamilton ha de recuperar dos costosos abandonos, lo que no será fácil.

Por si acaso, siempre queda la esperanza de Red Bull. «Somos totalmente conscientes de que Red Bull es todavía un equipo increíblemente fuerte, y están presionando como locos para alcanzarnos», reconocía Nico Rosberg tras la carrera, «siempre estamos atentos a ello, e intentamos asegurarnos de que seguimos pilotando como el año pasado, cuando estábamos a medio segundo de ellos...». Efectivamente, al menor error, allí estaba Red Bull. Porque el equipo Ferrari, de momento, ni está ni se le espera.

EL MUNDIAL

PILOTOS

1º. N. Rosberg (A)	140 puntos
2º. L. Hamilton (GBR)	118 pts.
3º. D. Ricciardo (AUS)	79 pts.
4º. F. Alonso (E)	69 pts.
5º. S. Vettel (A)	60 pts.
6º. N. Hulkenberg (A)	57 pts.
7º. J. Button (GBR)	43 pts.
8º. V. Bottas (FIN)	40 pts.
9º. K. Magnussen (DIN)	23 pts.
10º. S. Pérez (MEX)	20 pts.
11º. F. Massa (BRA)	18 pts.
12º. K. Raikkonen (FIN)	18 pts.

CONSTRUCTORES

1º. Mercedes	258 puntos
2º. Red Bull-Renault	139 pts.
3º. Ferrari	87 pts.
4º. Force India-Mercedes	77 pts.
5º. McLaren-Mercedes	66 pts.
6º. Williams-Mercedes	58 pts.
7º. Toro Rosso-Renault	12 pts.
8º. Lotus-Renault	8 pts.

WRC RALLY DE ITALIA



◀ Ogier suma ya 20 victorias en el Mundial de Rallies, 13 de ellas en el seno del equipo Volkswagen.

to que ya no abandonaría hasta el final. Latvala caía a la tercera plaza, por detrás de un Mads Ostberg que desarrollaba un rally sin fallos, y entre ellos se desencadenaba una interesante pugna en la que el de Citroën seguiría con su tónica regular, conservando el segundo puesto hasta la meta y dejando a Latvala el escalón más bajo del podio: Ostberg terminaba a 1 minuto y 23 segundos de Ogier y Latvala lo hacía 9 segundos más atrás. A 2 minutos y 39 segundos entraba el tercer Volkswagen, con un Mikkelsen que es cuarto por cuarta vez consecutiva, que se impuso en el tramo final Power Stage y que se ha habituado a deshacerse con cierta claridad en la clasificación de los mejores Ford, que esta vez estuvieron en manos del británico Elfyn Evans, quinto a 4 minutos y 41 segundos, y del checo Martin Prokop, sexto a más de 6 minutos.

Cuarta victoria de Ogier y tres Polo entre los cuatro primeros

Remontándonos también a la temporada pasada son ya diez las pruebas consecutivas que gana un Polo R en el Mundial de Rallies, lo que da una idea del excelente trabajo del equipo alemán y de sus pilotos. Y entre éstos destaca el papel de Sébastien Ogier, que en el Rally de Italia, disputado en los polvorientos y estrechos caminos del norte de Cerdeña, se ha llevado su cuarta victoria del año, lo que amplía su ventaja al frente de la general: el francés de Volkswagen suma ya 138 puntos, por los 105 de su compañero Latvala, que esta vez debió conformarse con el tercer escalón del podio, y los 66 del noruego Ostberg, segundo en Italia y que con su habitual regularidad se

ha convertido en la única opción sólida de Citroën. El tercer integrante de Volkswagen, Mikkelsen, es cuarto en la clasificación del campeonato con 63 puntos, y fue ése precisamente el puesto logrado en Cerdeña, lo que pone de manifiesto la evolución del joven piloto noruego.

Pero la vigésima victoria de Ogier en el Mundial —decimotercera con su actual equipo—, y la decimosexta de un Volkswagen desde su estreno a comienzos de 2013, fue más trabajada de lo que las diferencias de tiempo en la meta pueden hacer pensar. En los primeros compases de la prueba,

Ogier y Latvala protagonizaron un duelo cerrado, parecido al de hace algunas semanas en Argentina, que llevó al finlandés al liderato en el quinto tramo. Su compañero, no obstante, acometió una remontada que, tras varios 'scratches', le situó a sólo 12,3 segundos del líder finés cuando ya restaban nada más un centenar de kilómetros de tramos cronometrados para el final.

Latvala, que había tenido algunos problemas con la presión del líquido de frenos hasta ese momento, cometía un pequeño error en el tramo 13 y golpeaba una piedra, lo que le obligaba a cambiar una rueda en plena especial. Ogier ganaba ese tramo y se colocaba en primera posición, pues-



▲ Ostberg aprovechó el incidente de Latvala para colocarse segundo, posición que mantendría hasta el final sin error alguno.



▲▶ A la izquierda, Latvala en uno de los espectaculares saltos que jalonan el recorrido de la prueba sarda. En el centro, Mikkelsen, que logró la cuarta posición por cuarta vez consecutiva. A la derecha, el británico Evans, quinto y mejor clasificado entre los pilotos de los Ford Fiesta.

EUROPEO DE CAMIONES NAVARRA



Albacete, a un punto

Antonio Albacete marcha segundo en el Europeo de Camiones, a un punto del húngaro Norbert Kiss, tras ganar dos de las cuatro carreras —las primeras de cada jornada, que puntúan más— disputadas en el circuito de Navarra. Las otras fueron para David Vrsecky y Jochenn Hahn.

EUROFÓRMULA OPEN PORTIMAO

Dominan los pilotos de RP

Los pilotos de RP Motorsport se repartieron los triunfos en las carreras del Eurofórmula Open de F-3 celebradas en el circuito del Algarve, en Portugal. En la primera se impuso el polaco Artur Janosz, que ahora es líder del certamen y del Campeonato de España de F-3, y en la segunda venció el tailandés Sandy Stuvik.



GT OPEN PORTIMAO



Los Corvette ganan las dos

El Corvette de Tutumlu y Soulet ganó la primera carrera de Portimao, seguido por el Ferrari 458 de Montermini y Schiró, y el Corvette de Ramos y Pastorelli. Fueron estos, precisamente, los que ganaron la segunda manga, seguidos por el Ferrari de Montermini y el Corvette de Tutumlu.

WTCC MOSCÚ



▲ José María 'Pechito' López volvió a bordarlo en entrenamientos, donde logró la 'pole', y se impuso en la primera carrera. Pero en la segunda no sumó puntos, pues abandonó.



▲▶ José María López y Ma Qing tenían motivos para la alegría. El argentino es líder destacado en la general.

El doblete de Citroën incluyó el primer triunfo chino del Mundial

Citroën volvió a dar un golpe de autoridad, esta vez en el circuito de Moscú, y sus tres pilotos continúan al frente de la clasificación general, liderados por el argentino José María López, que volvió a mostrarse intratable en los entrenamientos y logró la victoria en la primera manga. Además, el equipo francés contaba esta vez con un cuarto integrante, el chino Ma Qing

Hua, que no pudo debutar de mejor manera, yendo de menos a más: noveno en los entrenamientos, sexto en la primera carrera y victoria en la segunda manga, lo que le convierte en el primer piloto del país asiático que gana en el WTCC. En la primera carrera, López entraba en meta con 3,1 segundos de ventaja sobre el Honda Civic de Gabriele Tarquini y 3,4 sobre el C-Elysee de Sebastien Loeb,

entrando cuarto el francés Yvan Muller, también con Citroën, y quinto el Chevrolet de Tom Chilton. La segunda carrera, con la

parrilla organizada invirtiendo el orden de la primera, fue para Ma Qing Hua, seguido por su compañero Yvan Muller y por Mehdi Bennani, con Honda. Coronel fue cuarto con un Chevrolet y Loeb acabó quinto.



▲▶ Ma Qing Hua, debutante en Moscú con Citroën, ganó la segunda carrera. Y Tarquini terminó segundo en la primera.



► **Guía del comprador,** Puedes consultar la guía de precios nuevos más completa, con las características de cada modelo en preciosdecoches.motor16.com

El mercado español en mayo

OTRO MES AL ALZA CON NUEVO DOBLETE DE SEAT

Los 4.000 coches diarios vendidos en mayo, gracias al PIVE, ayudan al fuerte crecimiento experimentado ese mes (16,9%), que cerró con 82.480 matriculaciones y se convierte en el noveno mes consecutivo de crecimiento. Se trata del mejor registro desde 2010 y dispara el acumulado, con 364.781 unidades, un 16,3% por encima de los primeros cinco meses de 2013.

En consecuencia, los datos de Anfac (fabricantes, importadores y vendedores) reflejan el incremento de todos los canales, especialmente el de particulares, que se adjudica 42.140 unidades y cierra con un 27,7% de subida, lo que supone 183.921 coches y un 24,3% más de enero a mayo. El crecimiento mensual de las compras de empresas llega al 13,5% (17.803 unidades) y está en el 7,7% (84.670 uni-

dades) en lo que va de año, mientras que los alquiladores suben un 3% en el mes (22.537 unidades) y un 10,6% (96.190 unidades) en el acumulado. También todos los segmentos, salvo medio alto (-2,8%) y monovolumen grande (-29,4), se benefician del buen comportamiento del mercado, aunque la subida no sirve a los deportivos, los únicos que presentan un descenso reseñable en el cómputo del año (-14,6%) (ver cuadro). Con VW liderando los ranking de marcas y Seat manteniendo a Ibiza y León como los dos modelos más vendidos en el mes y acumulado (ver cuadros), Nissan vuelve a entrar en el 'top ten' mensual, en el que destaca los crecimientos de Citroën (46,8%), Seat (39,7%), VW (36,8%), Renault (32,7%). Sin estar entre los más vendidos, Fiat (69%) y

Dacia (67,2%), son los únicos generalistas que rebasan la barrera del 60%, porcentaje que

en el acumulado sólo supera la marca 'low cost' del grupo Renault (65,4%).

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-MAYO)

MICRO			EJECUTIVO			MONOVOL. GRANDE		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
21.403	5,9	28,7	4.830	1,3	24,7	4.315	1,2	16,7
FIAT 500	4.627 unid.		BMW SERIE 5	1.336 unid.		FORD S-MAX	919 unid.	
MINI	3.869		AUDI A6	983		SEAT ALHAMBRA	807	
FIAT PANDA	3.441		MERCEDES CLASE E	962		MERCEDES VIANO	559	
HYUNDAI ITO	2.070		LEXUS IS	395		VW SHARAN	393	
FORD KA	1.602		JAGUAR XF	358		SSANGYONG RODIUS	357	
PEQUEÑO			DEPORTIVO			TT PEQUEÑO/MEDIO		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
111.645	30,6	18,5	651	0,2	-14,6	49.746	13,6	49,4
SEAT IBIZA	13.863 unid.		PORSCHE 911	91 unid.		VW TIGUAN	5.414 unid.	
OPEL CORSA	10.947		PORSCHE PANAMERA	85		KIA SPORTAGE	4.019	
VW POLO	10.472		BMW Z4	81		HYUNDAI IX35	3.860	
DACIA SANDERO	8.613		MERCEDES CLASE SLK	58		DACIA DUSTER	3.482	
PEUGEOT 208	7.613		MAZDA MX-5	38		PEUGEOT 2008	3.262	
MEDIO BAJO			LUJO			TT GRANDE		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
97.821	26,8	10,4	725	0,2	31,1	886	0,2	31,3
SEAT LEON	12.703 unid.		AUDI A7	161 unid.		TOYOTA LAND CRUISER	327 unid.	
VW GOLF	10.943		MERCEDES CLASE S	126		JEEP GRAND CHEROKEE	193	
NISSAN QASHQAI	7.309		AUDI A8	114		MITSUBISHI MONTERO	133	
OPEL ASTRA	6.980		MERCEDES CLASE CLS	102		NISSAN PATHFINDER	123	
FORD FOCUS	6.965		BMW SERIE 7	96		LAND ROVER DISCOVERY	105	
MEDIO ALTO			MONOVOL. PEQUEÑO			TT LUJO		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
34.331	9,4	-0,9	35.679	9,8	9,9	2.752	0,8	15,6
BMW SERIE 3	3.493 unid.		CITROËN C4 PICASSO	5.113 unid.		RANGE ROVER	595 unid.	
OPEL INSIGNIA	3.479		FORD C-MAX	4.675		BMW X5	575	
VW PASSAT	3.241		PEUGEOT 3008	3.753		MERCEDES CLASE ML	348	
AUDI A4	2.986		OPEL ZAFIRA	3.729		PORSCHE CAYENNE	282	
SKODA RAPID	2.398		VW TOURAN	2.688		VW TOUNAREG	226	

*FUENTE: ANFAC

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Mayo	Enero-Mayo
VW 8.750	VW 34.687
SEAT 7.699	SEAT 32.053
PEUGEOT 6.300	OPEL 30.025
OPEL 6.142	PEUGEOT 27.600
CITROËN 5.628	FORD 24.586
FORD 5.423	CITROËN 24.263
RENAULT 4.662	RENAULT 21.295
AUDI 4.028	AUDI 18.471
TOYOTA 3.729	TOYOTA 16.917
NISSAN 3.585	NISSAN 16.100

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Mayo	Enero-Mayo
IBIZA 3.484	IBIZA 13.863
LEÓN 3.158	LEÓN 12.703
POLO 2.963	C4 11.470
GOLF 2.555	GOLF 10.956
C4 2.366	CORSA 10.947
CORSA 2.176	POLO 10.472
CLIO 1.986	MÉGANE 9.201
SANDERO 1.966	SANDERO 8.613
C3 1.927	ZOB 7.613
MEGANE 1.877	QASHQAI 7.309



Tecnología SoundComfort MENOS RUIDO EN EL INTERIOR DEL COCHE

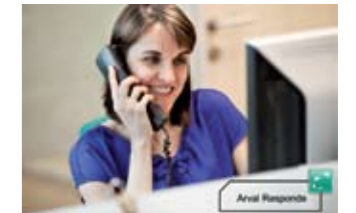
El ruido que provoca la resonancia de la cavidad del neumático en el interior del vehículo se reduce drásticamente gracias a la tecnología SoundComfort desarrollada por Goodyear. Una espuma de poliuretano de celdas abiertas ubicada en el interior de la cubierta baja el ruido interior hasta cuatro decibelios cuando el neumático rueda sobre una superficie por encima de los once decibelios. Es lo suficientemente ligera para no influir en kilometraje, resistencia a la rodadura o capacidad de velocidad, además de ser más eficiente económicamente y más firme durante toda la vida de la rueda. Cubre todo tipo de cubiertas (verano, invierno, RunOnFlat...) aunque actualmente sólo está disponible como equipamiento de serie para el Audi A8.



Arval responde

Cómo enfrentarse al robo del vehículo

A la vista de que cada día desaparecen unos 150 vehículos en España, la compañía del grupo BNP Paribas, especializada en renting, recuerda cómo actuar si el robo nos afecta. La primera recomendación es denunciar, pues la aseguradora exigirá una copia cuando se informe de la desaparición. Después toca esperar 30 días naturales y si no aparece proporcionar a la compañía los justificantes del pago del último impuesto de circulación, de la baja del vehículo y de los propietarios que ha tenido, además del original de la denuncia, el DNI y



las llaves para que gestione la indemnización. Arval recuerda que el Defensor del Asegurado es un servicio gratuito para reclamar si no conviene la cifra a percibir y que si el coche se recupera, algo muy factible si cuenta con detectores antirobo, será necesaria una contradenuncia.

Badenes

Inteligente y escamoteable

Con Vivadén, esos odiosos badenes que deterioran los coches pueden quedar como un elemento disuasorio sólo para los conductores que ignoran los límites de velocidad, pero dejando el paso libre a los vehículos de emergencias. Obra de la empresa española Isastur, en condiciones normales se mantiene escondido, para no interferir en el tráfico, y se eleva cuando debe interferir un vehículo que va

demasiado rápido. También adopta la posición activa en hora punta y zonas escolares, posiciones que se controlan de forma remota. El proyecto ha sido financiado por el Instituto de Desarrollo Económico del Principado de Asturias (IDEPA) y cofinanciado con capital del Fondo Europeo del Desarrollo Regional (FEDER), por eso el primer Vivadén inteligente de España se ha instalado en Asturias.

La primera flota para HAM

En servicio los Seat León de gas natural comprimido

Seis unidades del León TGI, que combina el gas natural comprimido (GNC) y la gasolina han salido de planta de Martorell para ser utilizados por el Grupo HAM, la multinacional comprometida desde hace cuatro años con las energías alternativas para impulsar los vehículos de su flota. Esos León 1.4 TGI, las siglas elegidas por la marca española para los motores TSI de gas natural, pueden recorrer hasta 1.360 kilómetros sin repostar (420 en modo gas), distancia que los convierte en los coches con más autonomía de su segmento, además de situarse también entre los más económicos del mercado. Las cifras lo demuestran: 3,50 euros cada 100 km con gas natural. A eso se añade un 25% menos emisiones, colocando en 94 los gramos por kilómetro de CO₂.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for Aston Martin models like V2 VANTAGE and V8 VANTAGE.

Audi Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / Dela Seha Edificio Genipal/Mas Blau. Información sobre garantía y precios.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for Audi models like A1, A3, A5, A7.

Abarth Importador: FCB España. Información sobre garantía y precios.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for Abarth models like 500, 500S, 500X.

Alfa Romeo Importador: FCB España. Información sobre garantía y precios.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for Alfa Romeo models like 4C, MiTo, Giulietta.

Advertisement for Alfa Romeo Giulietta Súper. Text: '¿QUIÉN HA DICHO QUE LA EMOCIÓN SOLO VIAJA SOBRE DOS RUEDAS?'. Includes image of the car and Alfa Romeo logo.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for Alfa Romeo models like Giulietta, MiTo, 4C.

LAND ROVER Evoque Autobiography

Lujo y exclusividad llegan al Evoque con la versión Autobiography, con que cuentan Range Rover y Range Rover Sport.



Bajo pedido especial

Range Rover, como la tecnología InControl Apps (de 430 a 470 € en función del modelo e impuesto de matriculación) y la inclusión del Active Driveline como equipamiento de serie en los Evoque Si4, con independencia del nivel de acabado.

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

Large table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for various models including Audi, Abarth, Alfa Romeo, and Range Rover.

Advertisement for cochesyconcesionarios.com. Text: 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos en distintos concesionarios. Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' Includes social media icons and website URL.

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

PROTECH

REPARACIÓN ESTÉTICA

Especializado en los cuidados estéticos de alta gama para el automóvil, la marca ubicada en el Principado de Mónaco ofrece soluciones de profesional a los particulares para borrar los defectos de su coche. El quitaarañazos cuesta 9 euros y el renovador de pintura 15, pero del 24 de junio al 27 de agosto Norauto regala un quitaarañazos renovador de pintura.



RENAULT Estrena coche y celébralo con un viaje a lo grande

Comprar este mes un Renault nuevo puede suponer disfrutar de un gran viaje para dos personas a Dubai, la Riviera Maya, Nueva York o un crucero por el Mediterráneo. Es el atractivo regalo, valorado en más de 3.500 euros, al que pueden optar los compradores de un Renault en la red comercial de la marca en España. El sorteo, ante notario, se realiza una vez a la semana (los martes), pero lo que está en juego es un viaje diario entre los pedidos de cada día. El premio, que se puede disfrutar hasta julio de 2015,

se entregará en el momento de recoger el coche. Ser mayor de edad, con residencia en España, tener un NIF o NIE y permiso de conducir en vigor son otras condiciones.



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

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

BMW

Importador BMW España S.A. Avenida de Eugenia, 10, 28050 Madrid. Teléfono: 913 505 519. *Garantía de 3 años o 100.000 km.

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

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

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

Chevrolet logo and Autotodo advertisement for Chevrolet Cruze 22i, including contact information: 91 563 04 69 and 91 344 69 21.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). It lists various Chevrolet 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, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like FOCUS, MONDEO, KUGA, and ACCORD.

BOSCH

JÓVENES Y FORMACIÓN

El compromiso con la capacitación profesional de Bosch ha llevado a 50 jóvenes españoles a comenzar su Formación Profesional Dual en Stuttgart (Alemania).



iniciativa a finales del pasado año la compañía hizo una previsión de fondos de 7,5 millones de euros.

SEAT
La hora de los líderes

Ibiza y León, los modelos más vendidos hasta mayo, celebran su aceptación con un descuento, que puede alcanzar los 5.050 € en el Ibiza I-TECH y los 5.300 € en los León I-TECH, Reference Plus, FR y Cupra. Además, hay un Ibiza 30 Aniversario (SC 1.2 de 70 CV Reference I-TECH), con seguro a todo riesgo y Seat Portable System Live, llantas de aleación, aire acondicionado, radio CD-MP3 con Aux-in y airbag frontales y laterales, por 8.900 €, financiando y entregando un coche de más de diez años. Con esas dos condiciones, también hasta que acabe junio se puede conseguir un León SC 1.2 TSI Style ITEch superequipado por 13.900 euros.

Ibiza y León a buen precio



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

Table header for the second car listing: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV).

Main table for the second car listing, containing various models like IONIQ, ELANTRA, NISSAN, and KIA with their respective prices and specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Land Rover and Lada.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Mazda and Mercedes-Benz.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like E 350 Avantgarde, E 350 AMATIC, 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, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like G ADAM 1.2 XEL JAM, G ADAM 1.4 XEL GLAM, etc.



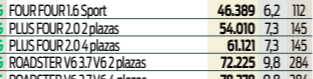
Importador: BMW Iberica, S.A. Avda de Burgos, 18, 28050 Madrid. Teléfono: 902 35 942. Garantía: Dos años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mini.es

Table listing Mini car models and their specifications: D MINI Cooper D, D MINI Cooper D Auto, D MINI Cooper S, etc.



Importador: MMC Automóviles S.A. Francisco Góndez, 4, 28008 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 200300. Garantía: 3 años y/o 60.000 kilómetros sin límite de kilómetros. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

Table listing Mitsubishi car models and their specifications: E I-Miev, D ASX 180 Di-D Challenge, D ASX 180 Di-D Motion, etc.



Importador: Lays S.A. Píndez Vega, 23, 28016 Madrid. Teléfono: 902 599 463. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 20 puntos en toda España. Web: www.morgan-motor.com

Table listing Morgan car models and their specifications: G FOUR FOUR 16 Sport, G PLUS FOUR 2.0 plazas, G PLUS FOUR 2.0 4 plazas, etc.



Autotodo Tu concesionario Opel en Madrid. Narváez, 80-84, Madrid Tel.: 91 574 78 04. Glorieta de López de Hoyos, 5, Madrid. Tel.: 91 561 74 54. www.autotodo.es

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like INISIGNIA 2.8 V6 Turbo OPC Auto, ZAFIRA TOURER 2.0 CDI 116CV Family, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like 308 Allure 1.6 THP 155, 911 Carrera 4 Cabrio, MEGANE GT Style Energy Tce 115 S&S eco2, etc.

Porsche logo and contact information for Porsche España, S.A. including address and website.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like MEGANE GT Style Energy dCI 110 S&S eco2, SCENIC Selection Energy Tce 115, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like IBIZA SC 12 TSI 105cv Style Tech DSG, LEON SC 1.4 TSI 122cv S&S FR, etc.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table listing car models, prices in euros, consumption, and power. Includes brands like Skoda, Subaru, and Suzuki.

TENNECO

INFORMACIÓN DIGITAL El proveedor de equipos para el automóvil ha lanzado un sistema de información técnica que da acceso rápido y sencillo a sus sistemas de suspensión y emisiones. Es gratuito y está disponible en la web de Monroe y en el link http://ta.tenneco-emea.info/technical.php.



LAND ROVER

Negro y plata, para el Defender

A la llegada de ABS y controles de tracción ETC y estabilidad DSC como equipamiento de serie en toda la gama Defender y las nuevas opciones, que mejoran la imagen del robusto modelo, se unen los paquetes Black (negro) y Silver (plata), que cuestan entre 1.730 y 3.646 euros, según versiones y tipo de llanta, el Black y 3.606 € (versiones comerciales) y 4.046 € (turismo) el Silver (abajo). Al negro o plateado en techo, calandra, moldura de las ópticas, pasos de rueda y emblema Defender sobre capó, el Black Pack (arriba) añade otros elementos que remarcan su personalidad y llantas en aleación o acero estampado. En el Silver (abajo) las llantas son de aleación y combinan negro satinado con aluminio.



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, Consumo (l/100km), Potencia (CV).

Subaru Importador: Subaru España, S.A. (Montabail 5) (Roda, 2004 Madrid). Tel: 91369.2890. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en carretera. España. Web: www.subaru.es

Subaru car models and specifications table including prices and consumption.

Table listing car models like SX4, GLX, and prices.

Table listing car models like Auris, Golf, and prices.

Table listing car models like Land Cruiser, Tiguan, and prices.

Table listing car models like Golf, Tiguan, and prices.

Volkswagen Importador: Volkswagen Audi España, S.A. (C/ de la Sábila 2, Edificio Gemini P-1, Marbella, 08020). Tel: 9520.0000. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de concesionarios: 151. Web: www.volkswagen.es

Volkswagen car models and specifications table including prices and consumption.

Smart Importador: Smart España, S.A. (Autos de España, S.L. 2010). Tel: 914.846.000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en carretera. España. Web: www.smart.com

Smart car models and specifications table including prices and consumption.

Suzuki Importador: Suzuki España, S.A. (C/ Carlos Saiz, 25, 28914). Tel: 912.953.100. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en carretera. España. Web: www.autosuzuki.es

Suzuki car models and specifications table including prices and consumption.

SsangYong Importador: SsangYong España, S.A. (C/ Felipe IV, 28014). Tel: 913.051.955. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 60 puntos de asistencia en carretera. España. Web: www.ssangyong.es

SsangYong car models and specifications table including prices and consumption.

Tata Importador: NILEEER Automoción S.p.A. (C/ Riera, 3 Polígono Industrial de Europa, 20221). Tel: 939.482.924. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en carretera. España. Web: www.tatamotors.es

Tata car models and specifications table including prices and consumption.

Toyota Importador: Toyota España, S.L. (Avenida de Buzón, 77 Edificio Suroeste 2018). Tel: 91.648.00.00. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 102 puntos de asistencia en toda España. Web: www.toyota.es

Toyota car models and specifications table including prices and consumption.

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, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like POLO Sport, GOLF Variant, and PASSAT variants with their respective prices and specifications.

FENEVAL

ALQUILADORES AL ALZA

El 4,1% que aumentaron las matriculaciones las empresas dedicadas al alquiler de vehículos en 2013, será un 14,9 % en 2014. Son los datos de Feneval, la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, que también augura un crecimiento del 5,2% en la facturación del próximo año (1.500 millones de euros), frente al 6,2% de subida en el pasado ejercicio (1.425,8 millones de euros).



MITSUBISHI

Ya está aquí el nuevo Outlander

Los renovados Outlander ya están a la venta, con una gama que ofrece cuatro posibilidades al incorporar una versión de tracción delantera, que en principio no estaba prevista y cuesta 26.900 euros, gracias a los 4.000 € de descuento con que cuentan este mes los nuevos Outlander. La oferta se articula en dos acabados: Motion y Kaiteki, con la inclusión del sensor de presión de neumáticos de serie en

También con tracción delantera



Table with 2 columns: Model name and Price. Lists prices for Z20 Di-D 150 CV Motion 2WD (30.900 €), Z20 Di-D 150 CV Motion 4WD (34.290 €), Z20 Di-D 150 CV Motion 4WD AT (35.590 €), and Z20 Di-D 150 CV Kaiteki 4WD AT (40.390 €).

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, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Header row for the second price list.

Main table listing car models, prices, and specifications. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists models like V40 D4, V40 D3, V40 D2, V40 D1, etc.



¿RENAULT CAPTUR O PEUGEOT 2008?

Diego Hernández

En los próximos meses estoy valorando cambiar de vehículo y me gustan, por su tamaño, diseño y versatilidad, el Renault Captur y el Peugeot 2008. Hago más de 20.000 kilómetros al año, por lo tanto sería con motor diésel, pero me gustaría conocer su valoración al respecto. Muchas gracias.

RESPUESTA

Por tu recorrido anual parece de lo más sensato que te decantes por una mecánica diésel, así que vamos a comenzar por este aspecto. Tanto el Renault Captur como el Peugeot 2008 hacen gala de eficientes y económicos motores de esa naturaleza. El primero apuesta por un propulsor 1.5 dCi de 90 caballos de potencia que presume de un atractivo consumo medio de tan sólo 3,6 litros. Su rival, por su parte, aumenta la cilindrada hasta los 1,6 litros. Este representante e-HDI ofrece dos niveles de potencia, 92 y 115 caballos, respectivamente, por lo tanto se abre el abanico por si necesitas algo más de prestaciones.

No nos indicas si prefieres caja manual o automática. En el primer caso ambos recurren a cinco relaciones y en el segundo a seis. En este sentido el Captur apuesta por una caja de doble embrague EDC, mientras que el 2008 monta la denominada ETG6, un cambio pilotado que ha mejorado su refinamiento y respuesta, pero que no llega a la efectividad y suavidad de la que hace gala su rival.

A nivel de consumos el Captur es algo más comedido, del orden de 0,5 litros menos de media, pero a cambio el 2008 presume de unas prestaciones algo más brillantes. Dinámicamente los dos modelos son muy similares y, pese a su estampa elevada, hay que recordar que nacen de plataformas como la del Clio y el 208 y, por lo tanto, heredan buena parte de la agilidad y estabilidad de sus hermanos menores.

Como sabrás, pese a pertenecer al segmento de los SUV urbanos, ninguno recurre a la tracción total para propulsarse, sencillamente porque su

enfoque es claramente urbanita y asfáltico. Eso sí, el 2008 dispone del denominado Grip Control, un asistente que hace las veces de un control de tracción inteligente, ya que por medio de un selector se pueden afrontar superficies con arena, barro o nieve con gran efectividad. Eso sí, nos obliga a montar neumáticos (M+S) de uso mixto y a elegir el acabado Allure, el más completo, donde forma parte del equipamiento de serie (no se ofrece como opción). Y, curiosamente, el 2008 tiene una menor altura respecto al suelo que el Captur.

Si analizamos sus tamaños, es muy similar; 4,12 metros de largo el Captur por 4,16 el 2008. En habitabilidad también las cotas son muy parecidas. El Peugeot es más ancho en las plazas traseras, pero el Captur ofrece una mayor altura al techo y, sobre todo, mayor margen para acomodar las piernas en esas plazas. Además es más versátil, ya que la banqueta trasera cuenta con una práctica regulación longitudinal (hasta 16 centímetros) de la que carece su rival, aspecto que permite jugar con el espacio y el volumen del maletero. En este sentido el 2008 ofrece 360 litros, frente a los 377 del modelo fabricado en Valladolid por Renault, pero si desplazamos la banqueta hacia adelante el volumen aumenta hasta los 455 litros.

Por último, en calidad quizás el 2008 esté algún punto por encima y cuenta con un puesto de conducción digamos que más particular, ya que el cuadro de mandos se sitúa por encima de un



CARTA DE LA SEMANA

volante realmente pequeño, circunstancia que conviene probar antes porque no todo el mundo se siente a gusto.

Finalmente, el precio de partida del Captur es algo más atractivo (16.850 euros frente a 17.540), pero el equipamiento de serie del 2008 en las versiones de acceso es algo más completo, ya que contempla aire acondicionado, faros antiniebla, radio o pantalla táctil en el salpicadero, elementos que hay que pagar aparte en el Renault.

En resumen, el 2008 ofrece mayores prestaciones pero consume algo más. El Captur está un escalón por debajo en calidad, pero es más versátil y tiene mayor maletero. Depende de tus preferencias y gustos...

CONSULTAS RÁPIDAS

EQUIVALENCIA DE NEUMÁTICOS

Alfredo Santín

Sobre gustos, los colores, así que aunque tu Opel Corsa con motor 1.4 de 100 caballos de potencia tiene más que suficiente con los 185/65 R15 que monta de serie, si tienes el capricho, por supuesto que los puedes cambiar por las dos opciones que nos indicas, ya que las medidas se encuentran entre los márgenes que marca la ley, es decir +/-3%, siempre y

cuando el código de velocidad y de carga sean iguales o menores que los que sustituyes. Nosotros lo tendríamos claro: elegiríamos los 195/65 R15 porque los 195/55 R16 te obliga a cambiar también las llantas y se dispara el precio. No necesitas más...

RENAULT VALLADOLID

Miguel Angel Molina

Curiosa petición la que nos haces y daría incluso para un libro, por eso vamos con los

datos concretos. Actualmente la planta de Renault en Valladolid fabrica en exclusiva el Captur y el eléctrico Twizy. También produce piezas y componentes para 14 fábricas de la alianza con Nissan (paragolpes, techos, puertas, aletas...). En cuanto al Clio, ya no se fabrica en esa planta, pero estuvo en producción nada menos que durante 24 años y se fabricaron casi tres millones de unidades. Esperamos haber contestado a tus curiosidades.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PUEDEN ANULAR UNA MULTA PORQUE LA SEÑAL DE PROHIBICIÓN TENGA UN TEXTO QUE NO ESTÉ ESCRITO EN CASTELLANO?

El idioma de las señales viene regulado en el artículo 138 del Reglamento General de Circulación, donde se establece que, además de la lengua oficial de la comunidad autónoma donde se encuentre la señal, figurarán también en castellano las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización e inscripciones. Por tanto, si nos encontramos en una comunidad autónoma con una lengua oficial propia, distinta al castellano, y nos denuncian por una infracción como consecuencia de vulnerar una señalización cuyas especificaciones están escritas sólo en la lengua oficial, pero no en castellano, se podrá recurrir por este hecho. Eso sí, teniendo en cuenta que es necesario que la señal tenga un texto que matice o concrete su restricción y que ése sea el que sólo figure en la lengua distinta al castellano; ya que si las restricciones sólo constan en números o no tienen texto, evidentemente no será eficaz alegar esta circunstancia puesto que, en ese caso, la señal no contendría ningún tipo de texto escrito.

BUENA PREGUNTA

DIFERENTES TIPOS DE CARNÉ EN FUNCIÓN DE LA MOTOCICLETA

Me voy a comprar una moto de 650 centímetros cúbicos, ¿qué tipo de carné necesitaría para llevarla?

RESPUESTA

Con la aprobación del actual Reglamento General de Conductores, que se produjo a mediados del año 2009, cuatro son los tipos de permisos de conducción que autorizan para conducir este tipo de vehículos de dos ruedas. El permiso de la clase AM autoriza a conducir ciclomotores. El permiso de la clase A1 autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 c.c., una potencia máxima de 11 kw y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kw/kg. Por otro lado, el permiso de la clase A2, autoriza para conducir motocicletas, pero cuya potencia máxima no supere los 35 kw y la relación potencia/peso no sea superior a 0,2 kw/kg, siempre que no sean derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. Y, por último, el permiso A, autoriza para conducir todo tipo de motocicletas. Por tanto, más que la cilindrada de la moto, para conocer con exactitud el tipo de permiso que se necesita para conducir una moto de 650 c.c., lo que se debe tener en cuenta son las características técnicas de la misma y en función de su potencia máxima y de la relación potencia/peso, también máximos, poder comprobar si sería suficiente con la obtención del permiso A2, o, si por el contrario, sería necesario el de la clase A. Evidentemente no se tendría autorización para conducir si sólo se tiene el A1, puesto que, en ese caso, la cilindrada bastaría

para determinar el límite y, al superar los 125 c.c. ya no sería válido ese tipo de carné.

En este sentido se debe recordar que la obtención de cada clase de permiso va a depender de la edad que se tenga cumplida, y también con una experiencia mínima en la conducción con el permiso de la clase, inmediatamente anterior.

Igualmente se debe indicar que el resto de permisos de las clases B, BTP, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E no autorizan, por sí solos, a conducir motocicletas de ningún tipo. No obstante las personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, podrán conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1.



MATRÍCULA ESPAÑOLA OBLIGATORIA

Resido en España desde hace 10 años, pero tengo un vehículo con matrícula de mi país. ¿Se ha modificado la normativa en relación a la matriculación del mismo?

RESPUESTA

Precisamente con la reforma de la Ley se ha introducido la obligación clara y precisa de que deberán ser matriculados definitivamente en España los

vehículos que se destinen a ser utilizados en territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o, incluso, que sean titulares de establecimientos situados aquí.

Si bien la citada obligación no ha entrado en vigor todavía, quedando supeditada su aplicación hasta que se proceda a regular mediante el correspondiente reglamento aquellos aspectos que permitan su aplicación, tales como los plazos, los requisitos y las condiciones para su cumplimiento.

▶ 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 al: 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.



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



PORSCHE REPASO A LOS DEPORTIVOS DE UNA MARCA DE LEYENDA



928 S 4, con los 320 caballos de su V8 de 4.957 c.c., así como la 'vitalidad del mito', que era el 911 Carrera 4, o 'la fiera domesticada', en que se había convertido el 944 S 2, sin olvidar 'la deportividad' del 944 Turbo.

A todos ellos los presidía la majestad del 959 de Ben Heidrich, gris plata como el de S. M. el Rey, que era uno de los diez españoles que entonces conducían semejante escaparate de tecnología como era ese super 911.

El coche probado naturalmente era un Porsche, concretamente un 944 S 2 cabrio (8.933.914 pesetas y 211 CV). Este enorme 4 cilindros de 2.990 c.c. destacaba por la elasticidad de su motor, así como gracias a su buena estabilidad y a sus brillantes prestaciones (232,9 km/h de velocidad máxima, que eran 219,2 descapotado; en 14,5 segundos y 26,4 se cifraban sus tiempos para hacer los 400 m y el kilómetro desde parado). No obstante, su terminación era mejorable, sus plazas traseras exiguas y los ruidos aerodinámicos resultaban presentes en exceso.

Una serie de consejos para la compra de un Porsche usado se referían a un buen cuidado y mantenimiento por parte de su primer dueño y, como acto de pasión que era, se aconsejaba mirar más bajos y mecánica que el rutilante aspecto exterior.

Finalizaba el especial Porsche refiriéndose al espíritu Porsche que, después de una historia corta pero repleta de personalidad, de éxitos deportivos y de hallazgos tecnológicos, no dejaba de ser un verdadero espíritu de vida, diferente a lo conocido.

Con todo, no se podían olvidar otros automóviles de entonces como el nuevo Mazda

Nº 294

10 JUNIO 1989

La portada



La portada de la semana también repasaba los diferentes temas de Porsche, desde el 959 al 944 S Cabrio pasando por el 911 Speedster. Esa revista incluía también la prueba del Mazda 626 GT 4WS.

626 GT 4 WS, que era la oferta de dirección a las 4 ruedas –controladas eléctricamente en función del ángulo de giro y de la velocidad– de este tan tecnológico fabricante que era Mazda, cuyo modelo exigía un cierto aprendizaje para lograr su más eficaz conducción.

En lo deportivo cabía destacar el GP de Estados Unidos de Fórmula 1 donde el vencedor había sido el McLaren de Prost, encabezando así, coche y piloto, el campeonato mundial de constructores y de pilotos.

Aquí se corría el Rally Villa de Llanes y el triunfador era el BMW M3 de Bassas y Rodríguez, mientras en Grecia, en el Rally Acrópolis, el primer clasificado era el Lancia Delta Integrale de Biasion y Siviero

Todo Porsche

Así se podía calificar el número de Motor16 de esta semana, que repasaba todos los modelos del legendario fabricante alemán que contaba en su gama con deportivos para todos los gustos; desde el hiperexclusivo 959 hasta el más popular 944.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Motor16 era un 'especial Porsche' hace ahora 25 años, pues los Porsche tenían y tienen mucho de especial.

Así era que Motor16 empezaba poniéndose al volante del nuevo 911 Speedster, que era 'una máquina exclusiva' no sólo por su precio (10.027.929 pesetas) sino también por «su producción

limitada, ya que sólo se fabricarán 2.000 unidades», las cuales experimentaron una cura de adelgazamiento y «hacen gala de un comportamiento vivo y alegre que anima a rodar a todo trapo, sea cual sea el trazado de la carretera».

También se evocaba 'el máximo nivel' de Porsche, el

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.

TOYOTA

+ por 1€

+ equipamiento x solo 1 euro



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

Nuevo TOYOTA VERSO

por _____

18.990 €



Y por solo 1 € más, totalmente equipado

Equipamiento valorado en 4.000 €:



7 PLAZAS
CON EASY-FLAT



SISTEMA MULTIMEDIA
TOYOTA TOUCH 2



CLIMATIZADOR
BI-ZONA



TECHO PANORÁMICO
SKYVIEW



CÁMARA
TRASERA



AIRBAGS



Y MUCHO
MÁS



PLAN
PIVE
INCLUIDO

Fináncialo con nosotros, y por 1 € más, disfruta de extensión de garantía a 5 años*

TOYOTA
POSTVENTA-SEGUROS-FINANCIACIÓN
Estás en familia

Toyota Verso 130 Advance 7 plazas + Pack Skyview. PVP recomendado: 18.991 €. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), *2 años adicionales de garantía Extracare (para vehículos financiados a través de Toyota Kreditbank GmbH y por 1 € más), 3 años de asistencia en carretera y Plan PIVE-5 incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta fin de mes o fin del Plan PIVE-5 (lo que antes suceda) en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. El modelo visualizado coincide con el modelo ofertado. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en www.toyota.es

Consumo medio (l/100 km): 6,6. Emisiones CO₂ (g/km): 154.

www.toyota.es

