

1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

DEPORTE: PREVIO
G.P. DE GRAN BRETAÑA
DE FÓRMULA 1



Bajo la lupa
Vive el Nissan Note,
un gran coche para todo



Nº 1.600
Del 1 al 7 de julio
de 2014

**PROBAMOS EL...
CITROËN DS5
BLUEHDI 180
MÁS AHORRADOR,
IGUAL DE EXCLUSIVO**



Llega
en 2015

**Ford
Edge**

Un Kuga de lujo
Motores de 180 y 210 CV



AL VOLANTE

**Hyundai
Grand
Santa Fe**



AL VOLANTE

**Toyota
Aygo**



CAJA AUTOMÁTICA EDC
DE DOBLE EMBRAGUE

Prueba Nuevo Renault
Mégane 1.2 TCE 130

Un gran cambio

¿POR QUÉ PONER AIRBUMP® EN LAS PUERTAS?



CITROËN prefiere **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,6/82 - 107

NUEVO CITROËN C4 CACTUS CON PROTECCIÓN AIRBUMP®

El nuevo Citroën C4 Cactus es el coche que responde a las preguntas de hoy, porque ha sabido combinar a la perfección un diseño innovador y una tecnología útil. Gracias a los Airbump®, compuestos por microcápsulas de aire encapsulado cubiertas por una suave membrana de piel, el nuevo Citroën C4 Cactus te protege de los pequeños golpes de la vida cotidiana.

Su innovación a nivel mundial así como la estética única del Airbump®, refuerzan la personalidad atrevida del nuevo Citroën C4 Cactus y multiplican las opciones de personalización, con cuatro colores diferentes para combinar junto con la carrocería.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

¡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.

entre nosotros

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Influencias e impunidad
 Cada vez es más lamentable el mal ejemplo que dan ciertos personajes públicos que tratan de utilizar su posición para librarse de sanciones al volante.

La semana pasada, el entrenador del Sevilla, Unai Emery, utilizó su cuenta de Twitter para pedir disculpas por dar positivo en un control de alcoholemia. Según su relato, estaba de vacaciones en Valencia, había cenado y tomado una copa con los amigos y decidió regresar a casa en su coche, en vez de hacerlo en un taxi. Reconoce que se equivocó, algo que no todo el mundo hace, y tuvo como resultado la multa correspondiente y cuatro puntos menos en el permiso de conducir. Es decir, lamenta el mal ejemplo y acepta la justa sanción. Algo que desafortunadamente no ocurrió igual con el hijo del responsable de la Justicia en España, Alberto Ruiz-Gallardón. De hecho, el incidente protagonizado por el joven fue 'trending topic' por darse a la fuga después de tener un accidente de tráfico. Así, y siguiendo el mal ejemplo dado semanas antes por la ex presidenta de Madrid, decidió 'hacerse un Aguirre', que es como el gracejo castizo califica la huida de la presidenta del PP de la capital, tras su famoso incidente con los agentes de movilidad. Lo peor es que la maniobra de dejar a la Policía con dos palmos de narices, con la excusa de que eran machistas y la retenían de forma indebida, no se la ha creído nadie.

Tiempo habrá para hacer comparaciones sobre la sentencia que recibe un cargo público o un ciudadano normal. Con su actuación, está claro que Esperanza Aguirre se libró de 'soplar', y ella declaró que salía de comer fuera de casa. Lo cierto es que son cada vez más los padres de la patria que saltan a los medios de comunicación por su falta de ética al volante y por dar positivo en los controles de alcoholemia. Como ocurrió recientemente con el magistrado del Tribunal Constitucional Enrique López. Fue pillado conduciendo su moto sin casco, cuadruplicando la tasa de alcohol permitida y saltándose un semáforo en rojo. Aunque en este caso fue la excepción que confirma la regla y renunció a su cargo por no considerarse digno de él. Justo lo contrario de aquellos que no sólo no se disculpan sino que además dan positivo en todo, incluida la prepotencia y arrogancia. Entienden que su papel es dar lecciones de moralidad al personal, menos cuando les toca a ellos y sacan el salvoconducto de las influencias y la impunidad.

Peugeot 208 GTI 30 Aniversario

HEREDERO DEL MITO

Hace 30 años llegaba al mercado uno de esos coches destinados a convertirse en icono: el Peugeot 205, que en su versión GTI iba a ser uno de los modelos referencia al volante. Y uno de esos coches recordados por todos aquellos que alguna vez se pusieron a su volante y también de los que en algún momento tuvieron envidia por no poder hacerlo.

Ahora, Peugeot quiere celebrar ese aniversario como se merece el 205 y para ello, nada mejor que crear su réplica en estos nuevos tiempos. Por eso, su sucesor, el 208 GTI muestra en Goodwood una versión limitada denominada 30 Aniversario que equipada con el motor 1.6 THP desarrolla ahora 208 CV. Este 208, decorado en negro y rojo es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,5

segundos, y rozar los 230 km/h de velocidad punta. Todo ello, con la garantía de comportamiento deportivo de Peugeot Sport.

Este modelo hereda la tradición –y la pone al día– de un 205 GTI que en Motor16 probábamos antes de su lanzamiento en España; un reportaje que ahora, 30 años después, hemos vuelto a releer para recordar un coche inolvidable.



Si quieres leer la prueba del Peugeot 205 GTI entra en...
www.motor16.com/revistas/31/

Número 1.600

100 VECES 16

Estamos de 'aniversario' pues cumplimos un número un tanto especial: el 1.600 es este ejemplar que tienes entre tus manos. Aunque lo normal, lo que se suele celebrar, son números más 'redondos' –100, 500, 1.000...–, para los que llevamos tantos años con el 16 a la 'espalda', cada número que tenga estas dos cifras es un poco motivo de celebración. Y eso mismo queremos hacer esta semana. Festejarlo con todos los que, como nosotros, lleváis más de 30 años 'enganchados' al 16. Durante todas estas semanas habéis sido muchos los que nos habéis empujado a seguir en momentos a veces difíciles y por eso, queremos conmemorar con vosotros este 'Motor' tan especial. Porque no es fácil llegar a 1.600 semanas y, por supuesto, hacerlo rodeados de lectores tan incondicionales como vosotros.

Muchas gracias por vuestra fidelidad.

Síguenos en...



@motor16_ /Motor16

Motor16.tv
 Motor16



QUÉ PASA

8
FORD FOCUS ST

Ahora también diésel

Con la nueva generación del Focus ST, Ford se ha animado a esconder

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carchenilla - acarchenilla@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 - mjbeneit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/ Truena, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

GDE

ARI

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.

bajo el capó delantero de su Focus ST el propulsor 2.0 TDCi con una potencia de 185 CV y con un par máximo de 400 Nm.

DE BUENA FUENTE

10
MCLAREN

Triunfa con los superdeportivos

McLaren vive un momento ilusionante. Sus automóviles deportivos de lujo se han situado en la cúspide de su categoría, y el programa de lanzar un modelo cada año sigue adelante. Por si todo esto fuera poco, el balance económico de 2013 ha arrojado beneficios.

11
HÍBRIDOS

Apuesta tecnológica

Ya sea sobre hiperdeportivos como sobre modelos familiares, la tecnología híbrida extiende día a día su influencia sobre la industria del automóvil. Y cada fabricante busca distinguirse, ofreciendo lo mejor de su saber hacer también en este campo.

EN PORTADA

12
CITROËN DS5 BLUE HDI 180

Exclusivo y ahorrador

El DS5 añade ahora el motor diésel BlueHdi 180 con catalizador SCR, que reduce un 90 por ciento los óxidos nitrosos, elimina las partículas de los gases y presume de un gasto de 4,4 l/100 km que le libra del impuesto de matriculación.



CUATRO RUEDAS
20

HYUNDAI GRAND SANTA FE

Gran hermano

Hyundai acaba de poner a la venta su nuevo Grand Santa Fe, un todocamino que crece 225 milímetros respecto al

Santa Fe para ofrecer siete generosas plazas y un equipamiento aún más completo.

Cuesta 3.150 euros más que su hermano pequeño, pero esa diferencia la justifica sobradamente.

CUATRO RUEDAS

16
RENAULT MÉGANETCE130 EDC

Buenas vibraciones

Por 1.500 euros adicionales el comprador de un Renault Mégane puede tener, además de un motor de gasolina potente, suave y agradable, un cambio automático de doble embrague muy eficaz, aunque sin levas. Lo probamos en el nuevo Mégane con acabado Bose.

18
FORDEGE

Hermano mayor del Kuga

Un año antes de su comercialización en Europa, Ford muestra la versión definitiva de su nuevo SUV de tamaño grande, que vendrá a situarse por encima del Kuga y ofrecerá novedosas tecnologías, a un precio estimado inferior a los 38.000 euros.



BAJO LA LUPA

24
NISSAN

Vive el Nissan Note

El nuevo Note, con el que Nissan bate marcas de amplitud y funcionalidad, y que se adapta como un guante a las necesidades

CUATRO RUEDAS

22
TOYOTA AYGO

Urbano con mil caras

Toyota apuesta por la imagen con el nuevo Aygo. El urbano de la marca japonesa ofrece un diseño original y divertido y enormes posibilidades de personalizarlo al gusto de cada conductor. Al volante sorprende por su motor económico y muy elástico, por su equipamiento y las aptitudes urbanas que muestra. Llegará en noviembre a partir de 9.000 euros.



más variadas. Para conocerlo mejor, Motor 16 lo ha utilizado para visitar, en familia, algunos de los rincones imprescindibles de nuestra geografía.

+INTERESANTE

38
BP

Nuevos combustibles

Los nuevos diesel-A y gasolina de 95 han sido desarrollados para el mercado español. Su fórmula única y exclusiva aporta mayor eficiencia y ayuda a mantener limpio el motor.

39
MICHELIN LATITUDE SPORT 3

Para los SUV de moda

Llega la tercera generación del Latitude Sport, el neumático de Michelin concebido para vehículos todocamino. Mejora la frenada

y el agarre lateral en mojado, aumenta la duración, modera el consumo...

DE CARRERAS

42
FÓRMULA 1

Previo G.P. de Gran Bretaña

El 'mano a mano' entre Hamilton y Rosberg en que se ha convertido la temporada de Fórmula 1 vivirá un nuevo episodio en el circuito de Silverstone, donde Hamilton, que corre en casa, intentará recortar distancias con su compañero. El resto de pilotos, salvo sorpresa, serán meros espectadores.

44
A TODOGAS

Las noticias del deporte del motor

De principio a fin

Qué pasa	8
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	16
Bajo la lupa	24
La semana	36
+ Interesante	38
A la última	40
De carreras	42
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

CITROËN	12
FORD	8,18
HYUNDAI	20
MCLAREN	10
NISSAN	24
RENAULT	16
TOYOTA	22

SABER COMPRAR Y VENDER

48
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

SEAT LEÓN X-PERIENCE

Antes de que termine el año Seat pondrá a la venta por un precio aún por determinar una nueva variante del León ST. Bautizado X-Perience, cuenta con una estética específica, una altura libre al suelo aumentada en 15 mm y un sistema de tracción total permanente Haldex asociado a un eje trasero multibrazo. Los motores disponibles para este modelo serán los TDI de 110, 150 y 184 caballos y consumos de menos de 5 l/100 km y el gasolina TSI de 180 caballos.

▶ Las llantas de serie serán de 17 pulgadas y las opcionales de 18. La tapicería es específica de esta versión.



Ford Focus ST y ST TDCI con 250 y 185 CV

Dos hermanos de mucho cuidado

Ford ha elegido el Festival de Velocidad de Goodwood para presentar en sociedad a dos de sus modelos más deportivos. Se trata de las versiones ST de gasolina y diésel que adoptan ya el nuevo diseño exterior a la par de reunir una serie de mejoras técnicas que convierten a los hermanos ST en dos elementos de cuidado que tendrán que vérselas con una lista de rivales cada vez más numerosa.

Lo más destacable del nuevo diseño es la gran toma de aire de estilo Aston Martin, unas ópticas más afiladas y las llantas específicas de 18 pulgadas. Detrás pilotos de menos tamaño que aligeran bien esa parte del coche que incorpora un nuevo paragolpes, el consiguiente spoiler trasero encima de la luna y un difusor inferior con doble salida de escape central, justo los condimentos necesarios para dar al Focus un toque picante y deportivo que agradecerán los más marchosos. La nueva versión ST sigue echando mano del motor 2.0 EcoBoost de 4 cilindros

y 250 caballos con un par máximo que ahora aumenta de 340 a 360 Nm. Se combina con la tracción delantera, el cambio manual de 6 marchas y acelera de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos. Esta versión dotada de 'Stop/Start' homologa un consumo de 6,8 l/100 km.

Pero la gran novedad está en que las siglas ST también se asociarán a partir de ahora en Ford a un motor diésel. Se trata de un 2.0 TDCI con 185 caballos capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos y homologar un consumo medio de tan sólo 4,4 l/100 km.

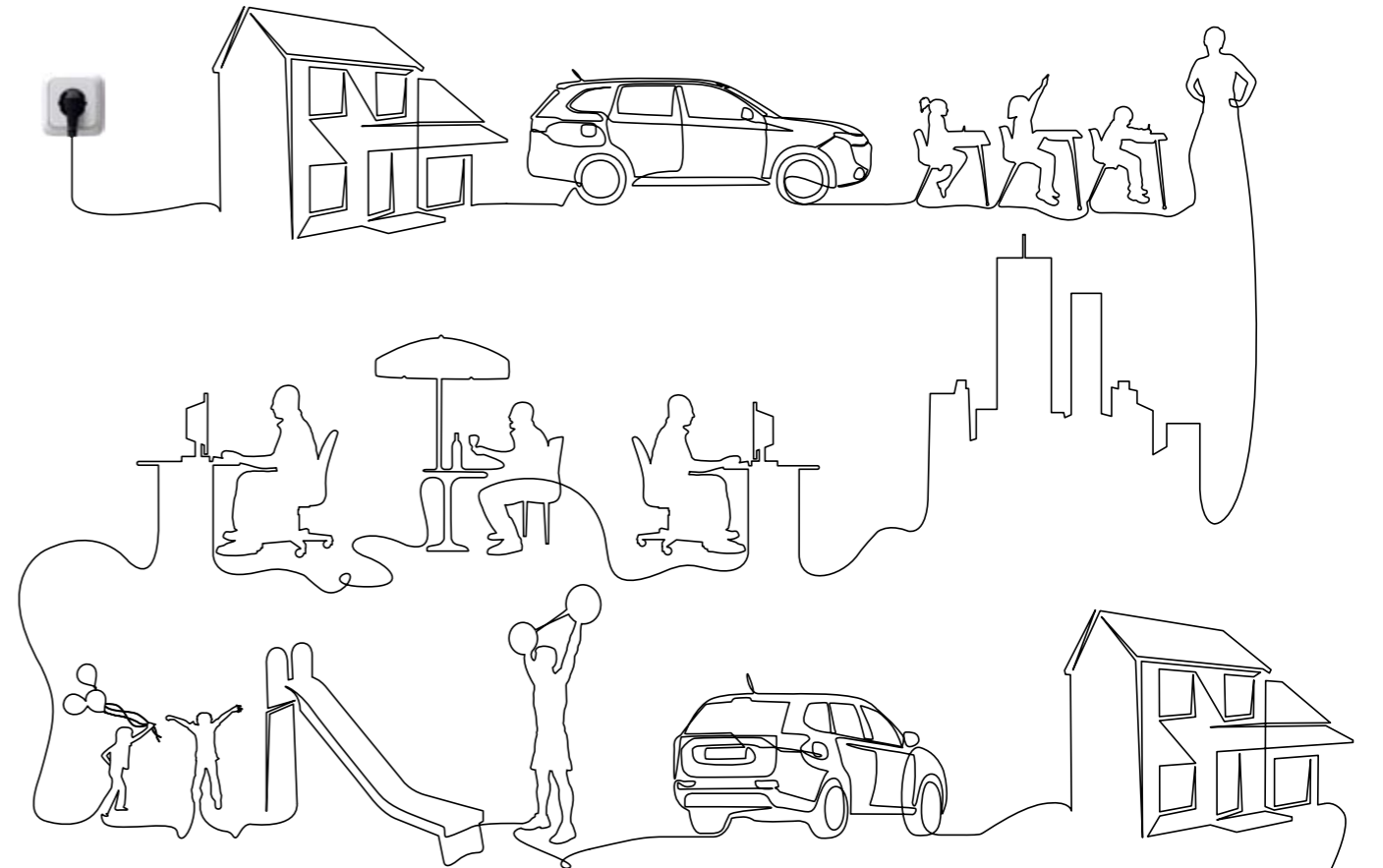
▶ El salpicadero del Focus ST es espectacular e incluye el trio de relojes adicionales habitual de otras generaciones.



Si quieres saber más del Ford Focus ST entra en... www.m16.in/169

ENERGÍA SUFICIENTE PARA UN DÍA ENTERO

Descubre cómo en enchufable.es



El primer 4x4 híbrido enchufable

MÁS DEPORTIVIDAD EN JAGUAR/LAND ROVER

Jaguar y Land Rover siguen en racha. Y acaban de demostrar de lo que son capaces a través de su nueva división SVR (Special Vehicle Operations). El primer trabajo ha sido el Jaguar F-Type Project 7, un deportivo biplaza de 575 caballos del que se fabricarán 250 unidades y que se convierte en el Jaguar más rápido de la historia gracias a sus 300 km/h. Por otro lado el SVR también desarrolla el Land Rover Sport SVR con el motor V8 de compresor del F-Type R y 550 caballos. Se convierte así en el Land Rover más potente y rápido de la historia.

▶ Los nuevos modelos de Jaguar y Land Rover han sido desarrollados por la nueva división de vehículos especiales SVR.



Mitsubishi Outlander PHEV. Desde 32.700€

Hasta 52 km de autonomía en modo 100% eléctrico

Hágase la luz para todos los que quieren moverse en eléctrico. Presentamos el nuevo Mitsubishi Outlander PHEV, un 4x4 híbrido enchufable de 5 plazas que se carga en cualquier toma de red. Puede desplazarse sin gasolina a velocidades de hasta 120 km/h, y se moverá en modo híbrido cuando sea necesario, superando los 800 km de autonomía. Además ofrece múltiples prestaciones de I+D, como el inédito control remoto mediante smartphone. Queda inaugurada una nueva era en la automoción. Se hizo la luz.



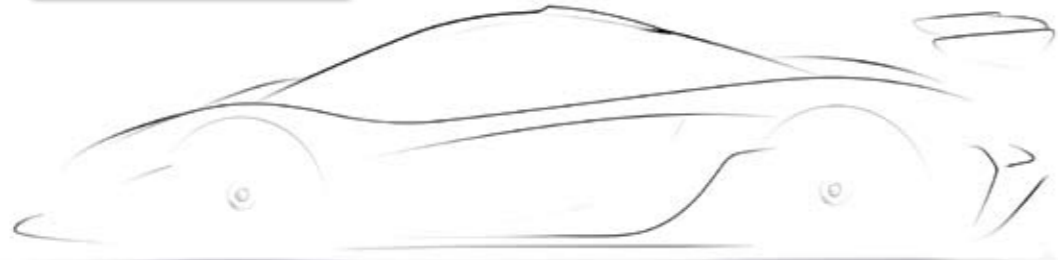
Potencia: 203 CV
Consumo: 1,9 l/100km
CO₂: 44 g/km



MITSUBISHI MOTORS

Drive@earth

Precio promocional del Outlander PHEV Motion 4WD válido para Península y Baleares. IVA, IM, Plan MOVELE familias numerosas, Plan PIVE (sujeto a la disponibilidad y condiciones del Plan en el momento de la compra), promoción de lanzamiento y transporte incluidos. 3 años de garantía o 100.000km. Asistencia 24h en Europa. Control remoto mediante smartphone sólo en versión Kaiteki. Mitsubishi recomienda lubricantes **REPSOL**.



▲ El McLaren P1 GTR solamente podrá utilizarse en circuito y tendrá un precio superior a los 2 millones de euros.

A diferencia de la F-1, donde pasa momentos difíciles

McLaren triunfa con los superdeportivos

McLaren Automotive, división de modelos de producción de McLaren Group, vive un momento ilusionante. Sus automóviles deportivos de lujo se han situado en la cúspide de su categoría, y el programa de lanzar un modelo cada año sigue adelante. Por si todo esto fuera poco, el balance económico de 2013 ha arrojado beneficios.

No es fácil poner en marcha proyectos como los de Ron Dennis, presidente de McLaren Group y de McLaren Automotive, y menos aún culminarlos con éxito. Si en Fórmula 1 lo logró, como fabricante de coches de carretera parece seguir el mismo camino, aunque la ruta es larga. El primer paso, crear un equipo, una fábrica, una red y un coche excepcional como es el McLaren 12C/Spider ya se ha culminado

con éxito. El segundo paso, lanzar el supercoche McLaren P1, se ha saldado con toda la producción vendida por adelantado. Las fases venideras, desveladas hace tiempo en esta revista, empiezan a materializarse. Veamos cómo.

Si el McLaren P1 está llamado a convertirse en un coche legendario y superexclusivo, crear una serie especial del mismo sólo puede ser bueno para la imagen... y el negocio. Como ha hecho Ferrari con algunos de sus modelos, McLaren hará un P1 GTR, destinado exclusivamente a los circuitos. Tendrá una potencia de 1.000 CV y un precio estratosférico bastante superior a los 2 millones de euros (1,98 millones de libras esterlinas). «La serie limitada del McLaren P1 GTR entrará en producción cuando las 375 unidades

del modelo de carretera se hayan completado», dice la marca británica, y eso está previsto que ocurra a mediados de 2015.

«Sin restricciones de tipo legal para circular por carreteras abiertas al tráfico, el McLaren P1 GTR será diseñado y desarrollado como el mejor coche de conducir en circuito del mundo», asegura el fabricante sin falsa modestia. De esa manera, sus especificaciones incluirán asimismo vías ensanchadas, un enorme alerón y un largo etc aún por desvelar. La denominación GTR se ha elegido en conmemoración de la victoria conseguida por el McLaren F1 GTR hace 20 años en las 24 Horas de Le Mans.

El precio del McLaren P1 GTR incluye una serie de privilegios para sus clientes, que serán tratados como reyes. Recibirán una formación especial de pilotaje, con acceso a los simuladores de competición de McLaren; participarán en un mínimo de 6 eventos internacionales en circuitos de renombre; y tendrán hilo directo con el director de Diseño, Frank 'Curro' Stephenson.

El otro capítulo básico en el modelo de negocio

de la compañía es el lanzamiento de un deportivo destinado a competir con el Porsche 911. Varias veces comentado en estas páginas, McLaren confirma ahora algunos datos: «El nuevo modelo deportivo McLaren P13 estará disponible antes de que finalice 2015, y su gama tendrá un nivel de precio más bajo, haciendo a McLaren más accesible pero siempre manteniendo su compromiso de excelencia, prestaciones e innovación».

McLaren ha enriquecido su gama este año con el 650S, para el que ya ha recibido 100 peticiones. Durante 2013 entregó 1.359 unidades del 12C y 36 del P1; de este último se han entregado otras 64 en lo que va de año. Sin embargo, su objetivo es llegar mucho más lejos, y el P13 jugará un papel protagonista: «El McLaren P13 será un bello biplaza deportivo de motor central, cómodo y utilizable, construido en torno a un chasis de fibra de carbono. Estará disponible en más de una versión, y, una vez comercializado, la producción total de McLaren Automotive aumentará hasta el entorno de las 4.000 unidades anuales».

Con su división de modelos de producción, Ron Dennis está escribiendo un nuevo capítulo de la historia del automóvil, un capítulo para el que la inversión destinada a investigación,

desarrollo y nuevos modelos pasó de 68,1 millones de libras esterlinas en 2012 a 70,6 millones durante 2013.

«Desde su lanzamiento, McLaren Automotive ha superado tanto las predicciones como a sus rivales, marcando nuevas referencias en la categoría de coches de sport, con una gama de modelos que eleva los límites a través de la innovación y la tecnología, pero permaneciendo fiel a los valores de la marca. Los últimos resultados



▲ La denominación GTR fue utilizada por el McLaren F1 de competición, que ganó las 24 Horas de Le Mans de 1995.

financieros, ya con beneficios en una fase tan temprana de la compañía, son un reconocimiento al valeroso equipo de McLaren y refleja sus arduos esfuerzos». Con estas palabras, Ron Dennis demostraba su satisfacción hace menos de un mes. Ahora sólo falta que la marca vuelva a reverdecer laureles en Fórmula 1, aunque para ello deberá esperar a que Honda le proporcione sus motores.



Accionariado árabe

Tradicionalmente, Ron Dennis se ha asociado con inversores árabes para desarrollar sus proyectos. En el caso de McLaren Automotive, el principal accionista es Mumtalakat, fondo soberano perteneciente a la familia real de Bahrain. En el equipo de Fórmula 1 los lazos vienen desde más lejos. Manssour Ojeh, cuya familia (también árabe) es propietaria del Grupo TAG, sigue poseyendo el 25 por ciento desde hace muchos años; Ron Dennis tiene otro 25 por ciento; y Mumtalakat, el 50 por ciento restante. Anteriormente, el Grupo Daimler llegó a ostentar el 40 por ciento.

▼ Ron Dennis sigue marcando estrechamente no sólo a Ferrari sino también a Porsche. Su futuro P13 será un rival del 911.



SE DICE...

Opel fabricará un nuevo modelo en la planta alemana de Rüsselsheim

...SE PODRÍA DECIR

Aunque Mary Barra, presidenta de General Motors, no quiso confirmar qué tipo de vehículo sería, hay grandes posibilidades de que se trate de un SUV, dado el auge de este tipo de vehículos en todos los mercados. Asimismo, dicho modelo se realizaría sobre la futura plataforma global de General Motors, que es totalmente nueva y que también se empleará en otros futuros modelos, como las próximas generaciones de los Opel Astra y Chevrolet Cruze. Este último es el vehículo de General Motors más vendido en el mundo.

Apuesta tecnológica en todos los segmentos

La batalla de los híbridos

Ya sea sobre hiperdeportivos como sobre modelos familiares, la tecnología híbrida extiende día a día su influencia sobre la industria del automóvil. Y cada fabricante busca distinguirse, ofreciendo lo mejor de su saber hacer también en este campo.

Si Toyota anuncia mejoras radicales para la futura generación del Prius, Mercedes-Benz hace gala de todo su potencial combinando la hibridación con otras tecnologías. Es el caso del sistema Intelligent Hybrid, inaugurado en los últimos Clase S y Clase C, que estará disponible en el mercado español después del verano.

«La estrategia operativa Intelligent Hybrid hace que la batería de alto voltaje saque el máximo beneficio de todas las oportunidades de recuperación de energía

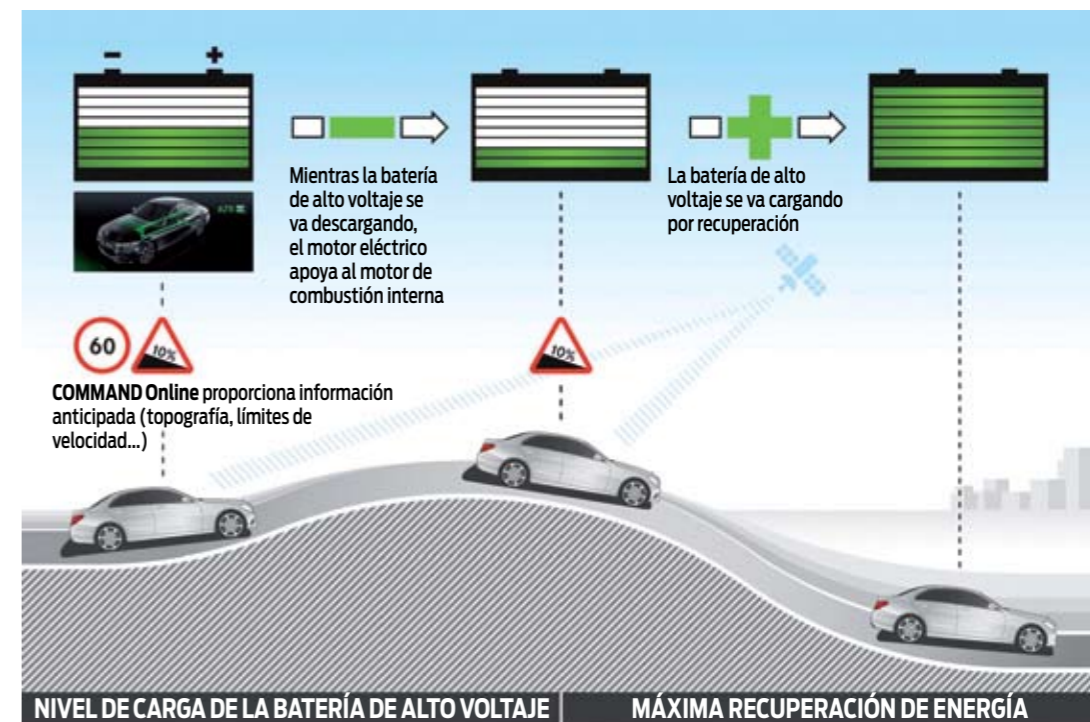
proporcionadas por la carretera y el recorrido». ¿Cómo? Haciendo que la energía acumulada se utilice cuanto más tiempo mejor, no que se mantenga en la batería durmiendo el sueño de los justos; cuántas más veces se cargue y se descargue, mejor estará cumpliendo con su misión.

A diferencia de algunos híbridos actuales que sólo utilizan la energía acumulada según lo decide su sistema de control, Mercedes-Benz tiene en cuenta la orografía de los próximos kilómetros por los que va a circular el coche. Esta teoría se explica en el gráfico adjunto: si circulando con la batería a tope, después de un tramo en subida viene otro en bajada lo suficientemente largo como para recargar por completo la batería ¿por qué no utilizar ésta al máxi-

mo durante la subida previa con el consiguiente ahorro de combustible?

«Intelligent Hybrid utiliza datos del sistema de navegación COMMAND online para gestionar anticipadamente el potencial de recuperación de energía que presenta la carretera, teniendo en cuenta el perfil de la ruta y las limitaciones de velocidad de los próximos 7 kilómetros», informa Mercedes-Benz. Una central de control de potencia gestiona las informaciones recibidas, y en función de ellas toma las medidas de anticipación necesarias. Obviamente, el ahorro de combustible siempre es mayor en carreteras de montaña, con profusión de subidas y bajadas.

Es de esperar que este sistema u otros equivalentes se generalicen en el futuro



NO SIN DOBLE EMBRAGUE

«Las cajas de cambios de doble embrague son mucho más modernas, rápidas y emocionales. En el panorama de los auténticos automóviles deportivos, el cambio manual está pasado de moda». (Harald Wester, consejero delegado de Alfa Romeo)

CLIO INITIALE PARIS

Initiale Paris, la línea de lujo de Renault, se inaugurará en el próximo Salón de París, en el mes de octubre, sobre un Clio especialmente cuidado en todos sus detalles. Le seguirá un Renault Espace Initiale Paris.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



También en Ferrari

La Ferrari, actualmente el único híbrido de producción de la marca italiana, tendrá descendencia con la inclusión de esta tecnología en la gama de futuros modelos de 12 cilindros. Esta estrategia forma parte de un plan para rebajar las emisiones de CO₂ en torno a un 20 por ciento hasta el año 2021. La sobrealimentación se adoptará en los motores de 8 cilindros con el mismo objetivo.

inmediato entre la totalidad de los fabricantes, gestionando anticipadamente el uso de la energía en función de las condiciones de la ruta.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gá Martins

El grupo PSA Peugeot Citroën está incorporando a todo ritmo sus innovadoras mecánicas diésel BlueHDI, que reducen el consumo de gasóleo de forma espectacular y cumplen la exigente norma de emisiones Euro6 gracias a drásticos recortes en la generación de partículas sólidas –el hollín, para

entendernos– y óxidos nitrosos. Hace pocas semanas probábamos el nuevo Citroën Grand C4 Picasso dotado del motor 2.0 BlueHDI 150, y ahora llega a nuestras páginas la primera aplicación del 2.0 BlueHDI 180, que pronto veremos también bajo el capó del recién actualizado Peugeot 508. En el caso del DS5, el propulsor estrenado –7 kilos más

ligero– ocupa el espacio del 2.0 HDi 160 –163 CV en realidad–, pero el progreso no se queda en una mera ganancia de 17 caballos, pues los cambios internos son múltiples y se traducen en muchas cosas. Y cosas buenas.

En la parte estrictamente técnica destaca el nuevo diseño del turbo de geometría variable, el aumento de las presiones

de sobrealimentación y combustión, o los árboles de equilibrio, que mejoran aún más el confort acústico y vibratorio. Y en el tramo de escape aparece un catalizador de oxidación –elimina los hidrocarburos no quemados y el monóxido de carbono–, el catalizador selectivo SCR –mediante la inyección de aditivo AdBlue elimina hasta un 90 por ciento de los

perniciosos óxidos de nitrógeno– y un filtro de partículas aditivado –evita la salida al exterior del 99,9 por ciento de las partículas–. De paso bajan un 4 por ciento las emisiones de CO₂, que se quedan en 114 g/km y le libran de pagar impuesto de matriculación.

El par máximo crece de forma brillante, pues de los 34,7 mkg del HDi 160 pasa a 40,8 mkg, valor estupendo para un turbodié-

sel de dos litros y que se consigue a 2.000 vueltas. Tanto empuje permite dotar a la caja de cambios automática de seis marchas de desarrollos más largos, lo que aminora la sonoridad en cruces sostenidos y aquilata todavía más el consumo, pues de los 5,9 l/100 km del DS5 HDi 160 Automático se pasa a sólo 4,4 litros. No hemos logrado en nuestro recorrido habitual ese moderado



Si quieres ver la prueba del Citroën DS5 THP 200 entra en...
www.m16.in/171

Diésel limpio en formato exclusivo

El DS5, el modelo más exclusivo de Citroën, ofrece todo tipo de mecánicas, desde un rabioso THP de 200 CV hasta la versión HDi híbrida, que raciona al máximo el carburante. Y la gama añade ahora el motor diésel BlueHDI 180 con catalizador SCR, que reduce un 90 por ciento los óxidos nitrosos, elimina las partículas de los gases y presume de un gasto de 4,4 l/100 km que le libra del impuesto de matriculación. Y además de limpio es apetecible, pues empuja bien y ve mejorada la suspensión.

PRECIO		32.860 €
EMISIONES DE CO₂	NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 114 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	*****
PRECIO	*****	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
Consumo real bajo y emisiones reducidas. Imagen exclusiva. Agradó general de uso. Calidad y confort. Equipamiento. Cuatro terminaciones.	Sin levas de cambio, ni en opción. Depósito de AdBlue impide ofrecer rueda de repuesto. Situación mandos. Peso excesivo. No hay caja manual.	

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	85,0 x 88,0
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automático/Manual, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-Independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/45 R18 - 8,0Jx18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.690
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.530 / 1.871 / 1.504
Capacidad maletero/depósito (l)	468-1.288 / 60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (9,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	6,6

CONSUMOS		
	l/100 km	km/l litro
EN CIUDAD		
A 22,8 km/h de promedio	6,3	15,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,0	16,7
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,4	13,5
A 140 km/h de cruceo	8,2	12,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,3	15,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	902	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,2 / 4,1 / 4,5	

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



OTRA SUSPENSIÓN
EL DS5 ESTRENA
AMORTIGUADORES
'PLV' (PRELOADED
LINEAR VALVE),
QUE REDUCEN LA
TRANSMISIÓN DE
VIBRACIONES Y
EL BALANCEO EN
CURVA EN FAVOR
DEL CONFORT

MUY ORIGINAL...
...PERO NO TAN
PRÁCTICO. EN EL
INTERIOR HAY
MANDOS ALGO
DESPERDIGADOS,
Y EL TECHO
'COCKPIT' QUEDA
MUY CERCA DE
LA CABEZA



▲ El cambio, con modo deportivo 'S' y programa invernal, tiene un pasillo para el uso manual secuencial, pero se echan de menos las levas del volante. Los asientos son cómodos, y cinco adultos pueden acomodarse.



◀ Hay salidas de aire regulables para las plazas traseras. A la izquierda del volante se agrupan los mandos de los asistentes y el ajuste de espejos. Y un mando multifunción preside la 'poblada' consola central.



◀ Aunque es un coche bastante alto –1,51 metros–, el DS5 exhibe muy buenas maneras. Aprovecha la plataforma del anterior C4 Picasso, y la puesta a punto del chasis logra una pisada aplomada y segura. El maletero es bastante amplio: 468 litros.



registro, pero sí un promedio real de 6,3 l/100 km que está francamente bien para un modelo con motor de 180 CV, que alcanza 220 km/h de velocidad punta y que no presume precisamente ni de ligero –1.690 kilos en orden de marcha es una enormidad para un vehículo de 4,53 metros– ni de aerodinámico, pues el Cx es correcto –0,31– pero hay más altura de lo normal en un turismo –es casi 6 centímetros más alto que un C5– y se recurre a neumáticos muy anchos: 225/50 R17 en los acabados Design y Urban o 235/45 R18 en el nivel Style probado y en el Sport. El 'Stop&Start', de

estupendo funcionamiento, aquilata el gasto en ciudad, donde este DS5 BlueHDI 180 Aut6 convence por agrado de funcionamiento y por una postura algo más elevada que en un coche 'normal', mientras que en carretera los 60 litros del depósito dan bastante de sí y prima el confort.

No hay que pensar que nuestro protagonista es un bolido, sino más bien una berlina ágil, segura y resolutiva con la que apetecerá viajar. Los desarrollos más largos están pensados para ello, y no tanto para pulverizar registros frente al cronómetro, pues esta nueva versión es rápida pe-

ro no velocísima. Por ejemplo, anuncia 9,2 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h, cuando un Audi A3 Sportback con motor 2.0 TDI 184 y cambio manual –el DS5 BlueHDI 180 sólo está disponible con cambio automático– homologa 7,4 segundos. Y al francés le hemos medido 9 segundos 'reales' en esa maniobra, o 30,5 para cubrir el primer kilómetro, en línea con lo que tarda, por fijar referencias, un León o un Golf con motor 2.0 TDI de 150 CV. En cuanto a la facilidad para adelantar, los 6,6 segundos que emplea en pasar de 80 a 120 km/h le definen como un vehículo segu-



▲ El DS5 Style trae llantas de 18 pulgadas, y de 19 –foto– en opción.

ro y con reprís, pero no como un rabioso deportivo.

El DS5 se comporta bien, aunque la primera 'hornada' de este original francés peca de una respuesta algo seca sobre mal asfalto. Pero coincidiendo con la llegada del nuevo diésel Euro6 le han dotado de una suspensión con amortiguación mejorada, que minimiza el 'golpeteo' en los baches o la transmisión de vibraciones de rodadura, al tiempo que conserva el aplomo y un balanceo bien contenido. Sigue habiendo lo que podríamos llamar 'tacto monovolumen' –su plataforma es la del anterior C4 Picasso–, pero todo lle-

ga más filtrado al habitáculo y hay más comodidad. Los generosos neumáticos –nuestra unidad montaba los 235/40 R19, opcionales– y unos discos de freno en consonancia con peso o potencia logran que las distancias de parada sean cortas –51,8 metros de 120 a 0 km/h–, de modo que en vías de montaña podamos conducir a ritmo 'vivo'.

Manejaremos la dirección con un volante de cara inferior achatada, como no podía ser de otro modo en un habitáculo que rinde culto al diseño. Si el DS5 es exclusivo por fuera –tiene una línea incon-

fundible, como de 'compacto musculoso'–, también lo es por dentro, donde se respira ambiente 'premium' y hay toques deportivos: pedales de aluminio, puesto de conducción rodeado de mandos... Aunque prima la originalidad sobre la funcionalidad, y la ordenación de mandos y botones es más 'espectacular' que racional: elevalunas distribuidos por la consola central, muchos controles en la consola 'cockpit' del techo –voluminosa e inspirada en los aviones–, ruedas y botones algo desperdigados en torno al volante... Y no hay levas, lo que obliga a usar la palanca para cambiar manual-

mente. No obstante, se respira calidad, hay un generoso equipamiento –el DS5 Style trae tapicería de piel, sensores de parking traseros, climatizador bizona, asistente al arranque en cuesta, sensores de lluvia y oscuridad, regulador/limitador de velocidad, espejo interior fotosensible...– las butacas delanteras miman a sus ocupantes y las plazas traseras son aptas para tres adultos. Además, los 468 litros del maletero son válidos para el equipaje de una familia, pero no hay ni puede haber rueda de repuesto, pues el depósito de 17 litros de AdBlue –válido para 20.000 kilómetros– está debajo del suelo de garga.



Si quieres saber más sobre el Renault Mégane entra en... www.m16.in/9



El cambio automático de doble embrague tiene carril secuencial manual pero carece de levas en el volante. El sistema R-Link cuesta 312 euros. Pero de serie lleva navegador y un sistema de sonido Bose muy completo.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate**

MOTOR	1.2 TCE 130 EDC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	72,2 x 73,2
Cilindrada (c.c.)	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. de Doble embrague, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera asistida, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Indep. de ruedas tiradas, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/50 R17 - 7,5Jx17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.290
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.302 / 1.808 / 1.471
Capacidad maletero/deposito (l)	405-1.162 / 60

Buenas vibraciones

La idea que tiene el gran público de los cambios automáticos sigue estando, en la mayoría de los casos, bastante alejada de la realidad. Y automatismos como el EDC de doble embrague del nuevo Mégane sirven como excelente ejemplo para demostrar que, en la mayoría de los casos, este tipo de transmisiones modernas es una de las mejores opciones en las que se puede invertir en un automóvil. Un gasto muy útil que aporta sobre todo calidad de vida a bordo en forma de relax y facilidad de conducción, al margen de una mayor durabilidad de la mecánica. En este caso el coste adicional por conducir sin tener que pisar el embrague y

Por 1.500 euros adicionales el comprador de un Renault Mégane puede tener, además de un motor de gasolina potente, suave y agradable, un cambio automático de doble embrague muy eficaz, aunque sin levas. Lo probamos en el nuevo Mégane con acabado Bose.

Andrés Mas || amas@motor16.com Fotos: Bryan Jiménez

mover la palanca de cambios (una pesadez en los atascos de cada mañana para llegar al trabajo), es de 1.500 euros, es decir unos 500 menos de lo que cuesta un DSG en el Seat León, un cambio de referencia sobre todo entre los modelos de marcas generalistas. El EDC (Efficient Dual

Clutch) que monta el Mégane tiene todas las ventajas de un cambio automático y casi ninguno de sus inconvenientes. Para que nos entendamos, el Mégane 1.2 TCE EDC acelera igual que su equivalente con cambio manual, recupera mejor y gasta sólo unas décimas más. Es decir que las posibles

pegas en las que piensa alguien que desconoce la evolución de este tipo de sistemas, desaparecen de un plumazo a cambio de un incremento en el precio que todavía tendría que bajar más para atraer a un comprador que aún se asusta cuando ve el precio y desconoce las ventajas. En el caso que nos ocupa, el cambio automático se combina con un motor de gasolina tremendamente agradable pero con el genio suficiente para conseguir una conducción dinámica si se desea. Y en cuanto a los consumos, muy sensibles al estilo de conducción, pueden ser especialmente bajos para tratarse de un gasolina automático, si tenemos un poco



El Mégane con motor de gasolina y 130 caballos es especialmente agradable. El maletero del Renault ofrece espacio suficiente para el equipaje de todos los ocupantes. Ofrece un comportamiento sano y predecible.



PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,0
1.000 m salida parada	30,9
De 0 a 100 km/h	9,7
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,1
De 80 a 120 km/h en D	7,2

CONSUMOS	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	7,5	13,3
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,5	18,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,7	14,9
A 140 km/h de cruceo	7,9	12,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,8	14,7
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	830	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,9 / 4,8 / 5,7	



El Megane en acabado Bose incluye un sistema de sonido con 9 altavoces.

de cuidado a la hora de ejercer la presión sobre el acelerador, que el cambio sabrá gestionar de la manera más adecuada; o especialmente altos si pisamos el pedal derecho sin piedad y sin cuidado, o abusamos de la marchas cortas cuando recurrimos al carril adicional que permite cambios de forma manual secuencial. En este modo se mantiene la marcha seleccionada aunque aceleres a fondo, pero sube de marcha sólo al lle-

gar a las 6.200 rpm. En general se trata de un cambio muy eficaz pero a la vez muy sencillo, tan sencillo que carece de modo Sport o de unas levas en el volante que ni siquiera son opcionales. Por lo demás, el Mégane con la nueva imagen y el equipamiento específico del acabado Bose, resulta tan atractivo como su precio, un precio especialmente competitivo si tenemos en cuenta su equipamiento.

PRECIO	21.300 €	NUESTRA VALORACIÓN	NUESTRAS ESTRELLAS
EMISIONES DE CO2	EMISIONES OFICIALES: 130 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	NOS GUSTA	COMPORTAMIENTO *****
		DEBE MEJORAR	ACABADO *****
			PRESTACIONES *****
			CONFORT *****
			SEGURIDAD *****
			CONSUMO *****
			PRECIO *****



SUV DE LUJO. CON GRAN AMPLITUD INTERIOR, EL FORD EDGE SE PLANTEA COMO UNA ALTERNATIVA A MODELOS TIPO BMW X3 Y AUDI Q5



◀ Los acabados interiores están muy cuidados. Para Ford, el Edge es un modelo de gama alta. Asientos de impecable ejecución, que pueden ser calefactados y refrigerados.



◀ La capacidad del enorme maletero es de 910 decímetros cúbicos, ampliables a 1.950 al abatir el asiento posterior.



Si quieres ver un video con los detalles del Ford Edge entra en... www.m16.in/v52

Hermano mayor del Kuga

Un año antes de su comercialización en Europa, Ford nos muestra la versión definitiva de su nuevo SUV de tamaño grande, que vendrá a situarse por encima del Kuga y ofrecerá novedosas tecnologías, a un precio estimado inferior a los 38.000 euros.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El Ford Edge es un SUV de gama alta, amplio y lujoso, concebido ante la creciente demanda de este tipo de vehículos en todo el mundo. Con 4,67 m de longitud, 5 plazas, tracción 4x4, y un equipamiento vanguardista, en Europa se venderá con dos motores diésel Duratorq TDCi 2.0.

Si la anterior generación del Ford Edge fue creada para el mercado norteamericano, ésta tiene detalles específicos para Europa, como sus motores y una cuidada terminación interior. La gama Edge es un exponente más de la estrategia 'One Ford', pues también se comer-

cializará en Sudamérica, China y Rusia.

En Europa, el Edge se lanzará con motores diésel de 2 litros de cilindrada. El primero de ellos, con 180 CV de potencia y 400 Nm de par motor máximo, homologará unas emisiones de CO₂ de 149 g/km. El segundo ofrecerá 210 CV y 450 Nm, con unas emisiones de 159 g/km. Respectivamente utilizarán cambio manual de 6 velocidades y automático de doble embrague, también de 6. La tracción será a las 4 ruedas, con control vectorial de par y sistema Curve Control. Aunque todavía queda mucho tiempo para su lanzamiento, no sería

de extrañar que antes o después se ofreciera también en versión de tracción delantera, ya existente en EE UU, e incluso con el motor de gasolina 2.0 EcoBoost de 243 CV.

Construido sobre la plataforma C/D que inaugurarán los futuros Mondeo y S-MAX/Galaxy, el Edge dispone de suspensión trasera multibrazo como parte integrante de su depurado chasis. Incluye una dirección adaptativa de desmultiplicación continuamente variable en función de la velocidad, que facilita las maniobras de aparcamiento o similares, mientras que yendo rápido es más directa, priorizando la precisión.

Pero lo más mediático serán las nuevas tecnologías incorporadas. Entre ellas destacan: cámara de visión frontal, que cubre un ángulo de 180 grados y es especialmente útil en situaciones como la salida de un garaje; cinturones de seguridad traseros hinchables, recubiertos por una especie de airbag que se activa para minimizar lesiones en caso de accidente; atenuación activa de ruidos, con 3 micrófonos en el habitáculo y generación de ondas sonoras a través del sistema de audio para neutralizar frecuencias de rodadura, motor, etc; apertura del portón posterior sin manos; sistema de conectividad y control

FORD EN EL SEGMENTO SUV Una gama completa

Desde el lanzamiento del Kuga, Ford no ha ocultado sus ambiciones en el Segmento SUV. Recién comercializado el EcoSport, su próxima arma será el Edge para pelear en un mercado en franco desarrollo. El objetivo de la marca es llegar a vender 20.000 unidades anuales del Edge en Europa (en EE UU, venden 100.000). Según datos de Ford, el Segmento SUV en Europa ha pasado de representar el 10 por ciento del total del mercado en 2008, al 21 por ciento en 2013; y en los primeros 4 meses de 2014 el porcentaje ha subido hasta el 22,5 por ciento. Comparativamente, las ventas del Kuga han aumentado un 38 por ciento de enero a mayo, y recientemente ha salido de la planta de Valencia la unidad medio millón. El 80 por ciento de los clientes del Kuga lo adquieren en versión Titanium, que es la más equipada y deja mayor margen de beneficio al fabricante. Por lo que respecta al EcoSport, los concesionarios europeos ya han recibido más de 16.000 pedidos. El EcoSport es el SUV más vendido en Brasil, país donde ya se fabricó su primera generación.

por órdenes vocales SYNC 2; control de cruce adaptativo con alerta de alcance y frenada de emergencia automática en ciudad; sistema Park Assist de segunda generación para aparcamiento en batería y con alerta de tráfico cruzado; sistema de alerta de puntos ciegos; ayuda de cambio de carril; reconocimiento de señales de tráfico; volante calefactado; y asientos delanteros calefactados y refrigerados.

El diseño de la carrocería del Edge es bastante estilizado, y Ford habla de unos conductos en los laterales del vehículo para mejorar la aerodinámica a alta velocidad. El frontal es contundente, con una parrilla dotada de 3 grue-

presencia. Las ópticas son de LED, y las llantas de 20 pulgadas de diámetro. La distancia entre ejes es de 282,5 cm, 1,5 cm más que los Audi Q5/BMW X3. Con 4,68 cm de longitud también es algo más largo que los dos modelos alemanes; asimismo es levemente más ancho y alto. La capacidad del maletero es de 910 dm³, aumentando hasta 1.950 dm³ al abatir los asientos posteriores. Interiormente, Ford presume de ofrecer más espacio incluso que un Audi Q7.

Ford no ha anunciado el precio de su nuevo modelo, pero podría estimarse por debajo de los 38.000 euros, siendo, pues, más accesible que los Audi Q5 y BMW X3 con motorizaciones equivalentes.

Gran hermano



22 centímetros separan al nuevo Hyundai Grand Santa Fe de su hermano pequeño el Santa Fe a secas. El gran hermano mide 22 centímetros más de largo, pero también tiene 10 centímetros más de distancia entre ejes, más maletero, más equipamiento y cuenta con la imponente apariencia que le proporciona un nuevo frontal con nuevos paragolpes, rediseñados faros antiniebla, espejos, dobles salidas de escape y unas llantas de nuevo diseño.

El aumento de cotas se ha transformado automáticamente en mayor espacio interior, sobre todo en una tercera fila de asientos que en el Santa Fe se queda demasiado raquítica. El resto de pasajeros también se beneficia de más centímetros, en concreto entre 2 y 8 centímetros extra que se reparten sumando espacio en huecos como el de las piernas, los hombros o la cabeza. Se mantiene una segunda fila reclinable y desplazable y como novedad la distribución de los asientos se pue-

Hyundai acaba de poner a la venta su nuevo Grand Santa Fe, un todocamino que crece 225 milímetros respecto al Santa Fe para ofrecer siete generosas plazas y un equipamiento aún más completo. Cuesta 3.150 euros más que su hermano pequeño, pero esa diferencia queda justificada sobradamente.

Andrés Mas | amas@motor16.com

de solicitar con 6 plazas en tres filas de 2 o con 7 plazas con dos filas de 2 y una de 3. El maletero crece 118 litros

y pasa de 516 a 634 litros en el caso de llevar cinco asientos útiles y crece significativamente cuando las 7 plazas

PRECIO DESDE 46.640 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 199 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Habitáculo y maletero muy generosos. Calidad y equipamiento. Garantía de 5 años.	Sin 'Stop/Start'. Consumo algo elevado. Sin levas de cambio en el volante. Volante grande.

van ocupadas, aunque en ese caso y ante un viaje de vacaciones resulta casi obligatorio un baúl portaequipajes.

El equipamiento respecto al Santa Fe 'pequeño' crece en buena medida porque se añade un climatizador automático con salidas de aire específicas y regulación manual en la tercera fila, un portón de apertura eléctrica de serie en el acabado Style, un depósito de combustible que pasa de 64 a 71 litros y una llave inteligente con detector de proximidad y asociada al botón de arranque, de serie desde el acabado Tecno.

Y como su hermano, el Grand Santa Fe ofrece como dotación incluida en el precio y desde la versión básica Tecno, elementos como los asientos de piel y calefactados, el freno de estacionamiento eléctrico, el navegador con pantalla táctil, el techo solar panorámico, los controles de ascenso y descenso, el bloqueo del sistema de tracción total, un buen número de airbags incluido el de rodilla, la suspensión autoni-



DE SERIE CUENTA CON PANTALLA TÁCTIL Y NAVEGADOR. ADEMÁS DE AIRBAG DE RODILLA PARA EL CONDUCTOR, CUERO O CAMBIO AUTOMÁTICO ENTRE OTROS



▲▲ La distribución interior de los asientos puede ser de siete plazas en 2:3:2 o de seis plazas en 2:2:2. Y el espacio interior es mucho más amplio que en su hermano pequeño.



◀◀ Al abatir la 2ª y 3ª fila queda una superficie totalmente plana. También lleva aviso de cambio de carril.

velante, la alerta por cambio de carril, la cámara de visión trasera, los sensores de lluvia y luces y los faros de xenón entre otros equipamiento de menos importancia.

El motor del Grand Santa Fe es el mismo diésel de 4 cilindros 2.2 VGT de 197 caballos que montan las versiones más potentes del Santa Fe en España. Y aunque hay más de 100 kilos de diferencia entre ambos modelos, Hyundai asegura que aceleran igual. En concreto, el recién llegado tarda 10,3 segundos en pasar de 0 a 100 km/h y la versión corta dos décimas menos. Al volante, estas mínimas diferencias como es lógico no se aprecian y lo que sí podemos decir es que los 197 caballos mueven con solvencia las más de dos toneladas del conjunto con un tacto muy agradable prácticamente idéntico al que ya vimos en el renovado Santa Fe.

El consumo homologado sí sube en mayor proporción pasando de 6,8 a 7,6 l/100 km, en cualquier caso cifras consecuentes si tene-



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 CRDI
Disposición	Del. Transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	197/3.800
Par máximo/rpm	44,5/1800-2500
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. de 6 vel.
Frenos delanteros/Traseros	Discos vent./disc.
Capacidad del depósito (l)	71
Neumáticos	235/60 R18
Peso (kg)	2.056
Long/Anch/Alt (mm)	4915/1885/1695
Distancia entre ejes	2.800
Volumen del maletero (l)	634
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máxima km/h	200
Consumo mixto (l/100 km)	7,6

mos en cuenta el porte y peso de un todocamino con el que Hyundai pretende rivalizar con modelos de la talla del Land Rover Discovery, Audi Q7, BMW X5, Toyota Land Cruiser o Volvo XC90. Frente a estos modelos del segmento 'premium', la marca coreana juega las bazas del precio y el equipamiento, pero también pone de su lado una calidad cada vez más cercana a la que ellos atesoran, una tecnología muy avanzada a todos los niveles y una garantía de 5 años sin límite de kilómetros que demuestra la confianza

que Hyundai tiene en sus productos. Echamos de menos algún sistema más de ayuda a la conducción, las levas de cambio en el volante o un sistema 'Start/Stop' que rebajaría considerablemente el consumo en ciudad. Sin embargo tal y como viene equipado de serie, el ahorro frente a uno de sus teóricos rivales propuestos por la marca puede llegar a los 27.000 euros, una cantidad muy elevada que dará que pensar a más de un cliente poco o nada obsesionado por comprar una marca 'premium' alemana.

SIEMPRE A TU GUSTO SE PUEDE PERSONALIZAR EL AYGO AL COMPRARLO O A LO LARGO DEL TIEMPO GRACIAS A LOS PANELES DESMONTABLES

Un coche, mil caras

Hace tres meses tuvimos ocasión de rodar con el nuevo Aygo en un circuito cerrado. Ahora lo hemos hecho en tráfico abierto por carreteras y ciudades holandesas y nos ha dejado una grata impresión. Da sensación de 'más coche' y está mejor equipado, pero habrá que esperar hasta noviembre.



Si quieres saber del Toyota Aygo entra en... www.m16.in/160

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La segunda 'entrega' del Toyota Aygo llegará al mercado español en noviembre, pero ya sabemos casi todo sobre él, hasta el precio, que arrancará en los 9.000 euros, eso sí, con descuento y aplicando el Plan PIVE vigente.

Esta segunda generación del Toyota Aygo tiene un tacto de 'más coche' gracias a las mejoras introducidas a nivel de chasis y de motor. Ha crecido 25 milímetros en su longitud y, aunque conserva la distancia entre ejes, aumenta la habitabilidad, con más espacio para las piernas y una mayor altura respecto al techo. También aumenta la capacidad del maletero hasta los 168 litros (29 litros más que antes).

El conjunto es ahora más rígido (los puntos de soldadura pasan de 119 a 544), la



▲ La edición especial 'x-cite' sólo está disponible en color naranja, llantas de aleación en negro brillante y tapicería de cuero.

PRECIO DESDE 9.000 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 95 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Aptitudes urbanas. Motor económico y muy elástico. Equipamiento.</p>	<p>-</p> <p>Un solo motor. Sin 'Start/Stop'. Volante regulable sólo en altura. Sin asideros en techo.</p>

dirección es un 14 por ciento más directa, se ha revisado la suspensión con unos tarados más firmes en muelles y amortiguadores, además de montar una barra estabilizadora más gruesa, y se ha optimizado la aerodinámica y el peso (12 kilos más ligera la carrocería).

La oferta mecánica contempla un único motor. Se trata del conocido 1.0 VVT-i de tres cilindros, pero se ha trabajado tanto en él que parece nuevo. Pesa menos, se ha mejorado la eficiencia térmica un 37 por ciento, aumentado la compresión (11,0 a 11,5), revisado la admisión y refrigeración en los cilindros...

La respuesta son 69 caballos de potencia y una evidente mejora a la hora de recuperar. Se asocia a una caja manual de cinco relaciones,



▲ En el interior se puede cambiar el color de los paneles de las salidas del aire, la consola central o la carcasa del cambio. Por cierto, este puede ser manual o 'x-shift' (manual pilotado), ambos de cinco relaciones.



▲ El climatizador es de serie con el acabado 'x-play'. El cuadro de mandos es solidario con la columna de la dirección, que sólo se regula en altura. Las levas son de serie si optamos por la caja automática.



▲ El interior ha ganado en presencia y resulta ahora más holgado, con más espacio para las piernas y altura hasta el techo. El maletero también ha visto incrementar su volumen hasta los 168 litros, 29 más que antes.

aunque en opción (en torno a los 600 euros) dispondrá de una caja automática (manual robotizada) también con cinco velocidades y unas levas

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 VVT-i
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	69 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,7 mkg / 4.300
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 y Aut.
Frenos delanteros	Discos
Frenos traseros	Tambores
Neumáticos	165 / 65 R14
Peso orden de marcha (kg)	915 (935 Aut.)
Long/Anch/Alt (mm)	3.455/1.615/1.460
Capacidad del depósito (l)	35
Volumen del maletero (l)	168
De 0 a 100 km/h (s)	14,2 (15,5 Aut.)
Velocidad máxima (km/h)	160
Consumo mixto (l/100 km)	4,1 (4,2 Aut.)



▲ Además de la 'máscara' frontal en 'X' también se pueden cambiar los paneles de los paragolpes, las llantas... y hacerlo cuando se desee.

en el volante. En España no dispondrá de sistema 'Start/Stop' y no se contempla aumentar la oferta con un diésel o una variante híbrida (esta última no es posible con esta plataforma).

El motor sorprende por su elasticidad (en 2ª acaricia los 110 km/h!), su capacidad de recuperación y buen rendimiento, aunque en las dos primeras relaciones la rumosidad es algo evidente. Aun

'X-TOUCH' El mundo a tu alcance

En el equipamiento del nuevo Toyota Aygo destacan elementos poco frecuentes en este segmento, como una cámara de visión trasera o el sistema multimedia 'x-touch', fundamental en un vehículo dirigido a un público joven y muy activo con



las nuevas tecnologías. El 'x-touch' utiliza una pantalla táctil de siete pulgadas que permite acceder al equipo de sonido o replicar nuestro smartphone y disponer de todas sus funciones, como conexión a Internet, redes sociales, acceso a un completo sistema de navegación o descargar una amplia selección de aplicaciones.

así es un vehículo agradable en el día a día, ideal en la ciudad y sin arrugarse en retos mayores por carretera.

Disponibles en tres y cinco puertas, se comercializa con dos acabados ('x' y 'x-play') y dos ediciones especiales, el 'x-cite' en color naranja y con tapicería de cuero, y el 'x-clusive', de corte más elegante, disponible en negro y rodeado de un equipamiento más completo. También se ofrecen dos Pack especiales, tanto de exterior como de interior para completar una oferta de personalización a la carta.

El equipamiento de serie ofrece desde la versión de acceso seis airbag, control de estabilidad, sensor de presión de neumáticos, arranque en pendiente o radio con toma USB.

El nuevo Note facilitará tu vida

Permite elegir entre el motor 1.2 de 80 CV, el 1.2 DIG-S de 98 CV y el 1.5 dCi turbodiésel de 90 CV, y en su amplia gama, ordenada en torno a cuatro niveles de equipamiento, encontramos una completa dotación donde destacan sistemas de protección y visibilidad inéditos hasta hoy. Es el nuevo Note, un modelo del segmento B con el que Nissan bate marcas de amplitud y funcionalidad, y que se adapta como un guante a las necesidades más variadas. Para conocerlo mejor, Motor 16 lo ha utilizado para visitar, en familia, algunos de los rincones imprescindibles de nuestra geografía.

Equipo de redacción y fotografía de Motor 16 | motor16@motor16.com

La función de arranque 'Stop&Start', los ocho airbag o el control de velocidad de cruce-ro son algunos de los elementos que comparten los Nissan Note. Si desde el nivel básico Visia subimos al acabado intermedio Acenta se añade aire acondicionado, conexión bluetooth, elevalunas eléctricos, asiento del conductor con ajuste de altura o carcasa de los retrovisores y manecillas de las puertas en el color de la carrocería, dotación que en el caso del acabado superior Tekna Sport se completa con NissanConnect 2.0, sensores de luces y lluvia, llave inteligente i-Key, climatizador y llantas

de 16 pulgadas. Y el nivel tope de la gama, Tekna Premium, va aún más allá al incluir también de serie el Escudo de Protección Inteligente, la Cámara de Visión 360°, una tapicería parcialmente en cuero, lunas traseras con más tintado y bandeja Flexi Board, que permite dividir el maletero en función de las necesidades. Además, entre las opciones figuran el techo de cristal panorámico y el Sport Pack, y a las tres alternativas mecánicas disponibles, con potencias entre 80 y 98 CV, se suma la posibilidad, en el caso del 1.2 DIG-S, de elegir entre el cambio manual y la transmisión automática CVT.



▲ El nuevo Nissan Note abandona el posicionamiento de su predecesor como monovolumen para competir con los principales rivales del segmento B. Concebido para el mercado europeo, presenta un cuidado diseño, revolucionarias tecnologías, mucha practicidad y una relación precio/calidad ejemplar.



◀▶ Numerosos equipamientos 'premium' están disponibles por primera vez en el segmento de los coches pequeños. La pantalla de 5,8 pulgadas, por ejemplo, integra el NissanConnect y la Cámara de Visión 360°, ambos de serie en la versión Tekna Premium.



▶▶ Entre los muchos espacios para colocar cosas destaca la guantera de dos niveles. Y en el maletero, de 325 litros, cabe todo.

▶▶ Los ocupantes de los asientos traseros tienen unos 64 centímetros de espacio para las rodillas, más que cualquier otro rival e, incluso, más que coches de los segmentos C y D, o berlinas de lujo.



LIMPIOS EL NOTE OFRECE TRES OPCIONES MECÁNICAS, CON EMISIONES DE CO₂ DESDE 95 G/KM Y GASTO MEDIO DESDE 3,6 L/100 KM



STOP&START DE SERIE PARA MINIMIZAR EL GASTO EN CIUDAD: EL NOTE 1.2 DIG-S CONSUME, DE MEDIA, 4,3 LITROS CADA 100 KILÓMETROS



▲ Perfectamente adaptado al medio urbano, el nuevo Note permite moverse con agilidad por los lugares más emblemáticos de un Madrid, que incluso a sus propios habitantes les despierta el deseo de convertirse en turistas para perderse por tan atractiva ciudad.

▲ Visitas obligadas: el Mercado de San Miguel, con evocaciones literarias y templo del 'tapeo', y el Palacio Real, la residencia oficial del Rey de España.

Buen guía en el laberinto urbano

Una buena forma de tomarle el pulso a Madrid es 'perdersé' por el Madrid de los Austrias, plagado de joyas arquitectónicas, edificios emblemáticos, palacios y conventos. Un barrio con numerosos bares y tabernas, recoletas calles, muchas de ellas empedradas y escondidas plazas por las que el nuevo Note se desenvuelve con absoluta libertad.

Conocer el barrio de los Austrias es una oportunidad que nos brinda el polivalente Note por la facilidad para moverse con agilidad y alegría por esa red de calles antiguas y evocadoras salpicadas de algunos de los puntos turísticos más interesantes de la capital. El corazón de ese Madrid tan castizo se encuentra en la Plaza Mayor, una de las más emblemáticas de la ciudad, que esconde un amplio aparcamiento en el que siempre



▲ Su tamaño contenido permite una familia, equipaje incluido, se mueva con comodidad. No en vano, es una sabia mezcla de monovolumen y utilitario.



▲ El Note no sólo complace a quien lo conduce, también despierta la admiración de los que se mueven por los espacios que domina el nuevo modelo de Nissan.



◀▶ Pasar bajo el Viaducto, bordear San Francisco el Grande o serpentear por callejas para llegar a la Plaza de Santa Cruz, con su palacio, obra maestra de la arquitectura española, es un itinerario en el que el Note muestra sus aptitudes ciudadanas.

hay espacio libre. De sus nueve puertas podemos elegir el Arco de Cuchilleros, que compensa con un tramo de escaleras el desnivel que existe entre el re-



DÓNDE COMER

POSADA DE LA VILLA.- Cava Baja, 9. Antes de convertirse en uno de los restaurantes con más encanto de Madrid fue molino de harina y albergue de viajeros. Cordero asado en horno de leña, cocido madrileño, gallina en pepitoria y callos son sus especialidades.
CASA LUCIO.- Cava Baja, 35. Taberna célebre por sus huevos rotos y su famosa clientela.
BOTÍN.- Cuchilleros, 17. Considerado por el Guinness el restaurante más antiguo del mundo —se fundó en 1725—, es un referente de la cocina tradicional en Madrid. Destacan el cochinito y cordero asados en su antiquísimo horno de leña.
EL ANCIANO REY DE LOS VINOS.- Bailén, 19. Con terraza frente al Palacio Real, es un local de 1909 con azulejos y columnas labradas. Vermú y buenos vinos acompañan su cocina española, y sus tapas frías y calientes.
LA BUENA VIDA.- Vergara, 10. Se puede tomar un café o una infusión leyendo cómodamente uno de los muchos libros que hay en sus estantes.
CAFE DEL REAL.- Plaza de Isabel II, 2. Un sitio agradable y tranquilo para tomar un café entre veladores de mármol, espejos e instrumentos y motivos musicales.
CHOCOLATERÍA SANGINÉS.- Pasadizo de San Ginés, 5. Abierto durante las 24 horas del día, es un clásico para tomar chocolate con churros, especialmente en la madrugada del Año Nuevo.



DÓNDE DORMIR

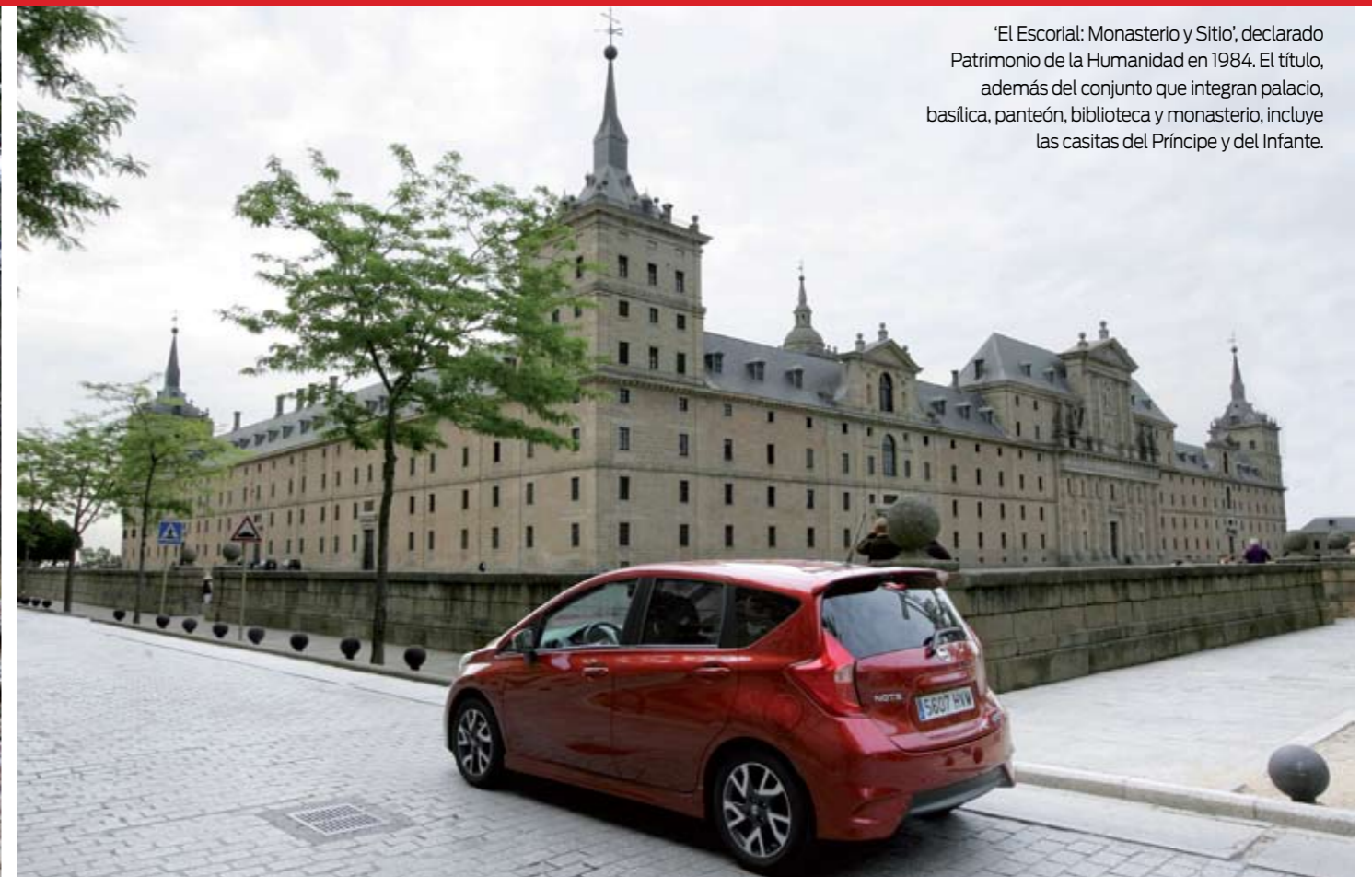
******PALACIO SAN MARTÍN.**- Plaza de San Martín, 5. 91 701 50 00. Frente al Convento de las Descalzas Reales, uno de los monumentos más significativos de la ciudad, es un edificio del s. XIX declarado Patrimonio Nacional por su interés histórico.
******PETIT PALACE MAYOR PLAZA.**- Mayor, 46. 91 542 69 99. Ubicado frente a la Plaza Mayor, es un edificio único, construido en el solar de la casa donde nació el escritor Lope de Vega, para descubrir la verdadera esencia de Madrid.
HOSTAL ASTORIA.- Carrera de San Jerónimo, 30-32. 91 429 11 88. Antiguo Hotel Rusia, está en un edificio clasificado como Bien de Interés Cultural por la Comunidad de Madrid, puesto que en sus bajos tuvo lugar la primera exposición de cine en España.
HOSTAL POSADA REAL MANUEL.- Plaza de Oriente, 2. 91 559 84 50. Ubicado frente al Palacio Real, tiene habitaciones con vistas a ese monumento, la Catedral de la Almudena y a los jardines de Sabatini. El precio incluye un desayuno continental en el famoso Café de Oriente, uno los más antiguos de Madrid.

cinto y la Cava de San Miguel. Por esa calle se llega al restaurado mercado que lleva ese

del Palacio del Duque de Uceda, levantado durante el siglo XVII, merece unos minutos antes de cruzar hacia la Catedral de la Almudena, recorrer la Plaza de la Armería dominada por el impresionante y elegante Palacio Real, y pasear por la Plaza de Oriente para admirar el Teatro Real. Bordeándolo se llega a la plaza de Isabel II donde la singular calle escalinata se retoma el camino para volver a sentarse al volante del Note.



CÁMARA TRASERA LIMPIA GRACIAS AL 'LAVADO Y SECADO' DE LA LENTE POR CHORRO DE AGUA Y AIRE. LO PROBAMOS EN CAMINOS Y... FUNCIONA



'El Escorial: Monasterio y Sitio', declarado Patrimonio de la Humanidad en 1984. El título, además del conjunto que integran palacio, basílica, panteón, biblioteca y monasterio, incluye las casitas del Príncipe y del Infante.



▲ Una parada para contemplar el paisaje, con la Sierra de Guadarrama al fondo, antes de emprender la subida a Peñalara, cómoda y frecuentada ascensión hasta los 2.430 metros del pico que corona el más joven de los Parques Nacionales españoles.

▲ Junto al Real Sitio de San Ildefonso están las ruinas del Palacio de Valsaín, que fue el primero de los Reales Sitios españoles. Mención especial para el Palacio de La Granja, sus jardines y monumentales fuentes, que funcionan miércoles, sábados y domingo.

Turismo de cercanías

Tiempo libre, equipaje y, a poder ser, la mejor compañía, es lo único que necesitaremos para disfrutar del nuevo Nissan Note mientras recorremos inolvidables rutas por los alrededores de Madrid. El Escorial, Segovia, La Granja, los bosques de Valsaín o la Sierra de Guadarrama, con su Parque Nacional, brindan un itinerario de lo más variado que combina conducción, cultura, naturaleza y, por supuesto, las mejores carnes asadas del país.

Con un recorrido que mezcla autopista, carreteras de un carril por sentido y los puentes del Alto de Los Leones y Navacerrada y por el que el Note se desenvuelve con la misma comodidad que por las callejuelas segovianas, se completa una ruta repleta de cultura y naturaleza.

La primera parada que se impone es El Escorial, el impresionante complejo Patrimonio de la Humanidad, que también está considerado la octava maravilla del mundo.



▲ Como nuevos: el Note se beneficia de un desarrollo específico para las carreteras europeas, que garantiza la estabilidad y el máximo confort.

Recorrerlo requiere su tiempo puesto que el contenido de cada una de las secciones del edificio (palacio, monasterio, basílica...) las convierte en un museo.

Real Sitio también es San Ildefonso, más conocido como La Granja, un municipio a 11 kilómetros de Segovia capital y al pie de las montañas del Sistema Central, que también integra Valsaín, Riofrío, con su Palacio Real, y La Pradera de Navalhorno. El Palacio Real, sus jardines

y, especialmente sus fuentes, son el gran atractivo del complejo de La Granja, levantado por Felipe V en el siglo XVIII a imagen y semejanza de Versalles, que también alberga la Real Fábrica de Cristales, de gran importancia histórico-monumental.

Y como atractivo añadido, los hermosos parajes que se pueden disfrutar recorriendo las numerosas rutas de senderismo por la sierra de Guadarrama, que parten de La Granja o desde Valsaín.



EL NAVEGADOR NISSAN CONNECT CON FUNCIÓN 'SEND-TO-CAR' PERMITE PLANIFICAR MEJOR LOS VIAJES Y CONSULTAR PUNTOS DE INTERÉS



▲ Como 'Dama de las Catedrales' se conoce Santa María, la obra maestra del gótico vasco-castellano y la última gótica construida en España.



▲ Menos conocidas, pero no menos interesantes, son las numerosas iglesias románicas que se conservan en la ciudad.



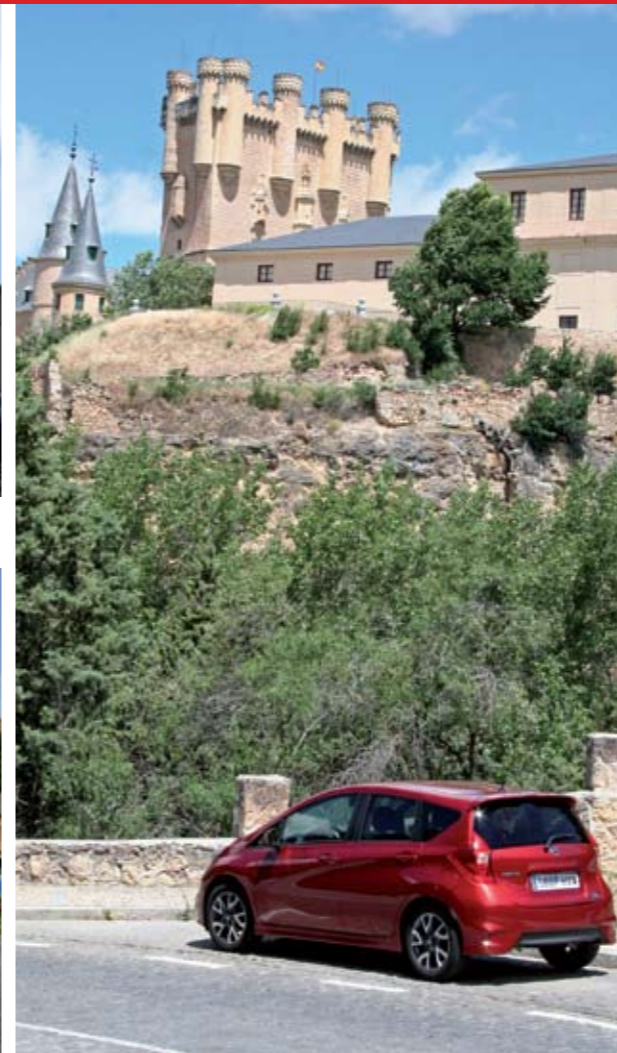
▲ Segovia y su Acueducto son todo uno. Ese símbolo distintivo de la ciudad fue construido por los romanos poniendo piedra sobre piedra.



▲ En un entorno plagado de hermosos parajes, muchos son los sitios con especial atractivo para hacer un alto en el camino.



▲ Por muy estrecha que sea una callejuela el Note no se rinde. Su gran maniobrabilidad y agilidad asegura el paso.



◀ Sobre un alto promontorio y en la confluencia de los ríos Eresma y Clamores, el Alcázar vigila la ciudad que domina. Devastado por un incendio en 1862 ha sido reconstruido, incluso sus artesonados techos de estilo mudéjar.



Excursión especial también la subida al Pico de Peñalara (2.428 m), el punto más alto de la Sierra de Guadarrama. Parte del Puerto de Los Cotos y con buen tiempo es una ruta nada complicada, que se puede realizar en familia.

La ruta se completa con la

visita a otro Patrimonio de la Humanidad, la ciudad vieja de Segovia y el Acueducto, la obra de ingeniería romana más importante de España. Son muchos los edificios históricos que encierra ese casco antiguo que acoge al barrio judío en el que destaca la an-

tigua sinagoga, hoy iglesia del Corpus, y el cementerio.

Pero sin duda el símbolo más representativo de la capital castellana es ese Acueducto construido con 25.000 sillares de granito apoyados unos contra otros; en total, 818 metros, con más de 170 arcos, le-

vantados prescindiendo de cualquier tipo de argamasa. Monumental también es el Alcázar, que domina la confluencia de los ríos Eresma y Clamores asentado en un alto promontorio. Construido en la transición del románico al gótico y con profusa decoración

mudéjar en sus amplios salones, fue una de las residencias favoritas de los Reyes Católicos, Alfonso X el Sabio y Enrique IV. Entre sus edificaciones superpuestas, que mezclan diversos estilos (románico, gótico, mudéjar y renacentista) destacan las torres de Juan II

y del homenaje. Destruído por un incendio, muchas de sus partes han sido rehechas, como los artesonados de estilo mudéjar, que fueron restaurados a principios del siglo pasado. Por contra, si son de época y únicos los del monasterio de San Antonio el Real, el antiguo

pabellón de caza de Enrique IV, construido en 1455.

La Catedral de Santa María, la última gótica que se construyó en España es otra de las joyas de una ciudad en la que las iglesias románicas que mantiene son uno de los elementos monumentales y tu-

rísticos. De la muralla que en tiempos de los árabes encerraba el casco antiguo, se conservan en la actualidad tres puertas muy diferentes: la de San Cebrián, muy austera, la de Santiago, de aspecto mudéjar, y la de San Andrés, que daba acceso a la judería.

DÓNDE COMER

- EL CHAROLÉS.-** Floridablanca, 24, San Lorenzo de El Escorial.
- HORIZONTAL.-** Camino Horizontal s/n, San Lorenzo de El Escorial. Gastronomía de primera con estupendas vistas.
- MESON DE CÁNDIDO.-** Azoguejo, 5, Segovia. Histórico establecimiento en el que destacan los asados, especialmente el cochinillo, así como los judiones de La Granja y, si no queda 'hueco' para el postre, el ponche segoviano.
- CASA DUQUE.-** Cervantes, 12, Segovia. Fue la primera casa de comidas de la ciudad y tanto el lechazo como el cochinillo asado, 'Marca de Garantía', son principales protagonistas.
- EL ABUELO.-** Alhóndiga, 9, Segovia. Cocina casera, cochinillo, cordero y otras carnes.
- RISCAL.-** Ctra. Segovia, 31. Carbonero el Mayor (Segovia). El desvío merece la pena para disfrutar de su extraordinaria carne de buey, de animales criados por ellos mismos.
- CASA ZACA.-** Embajadores, 6, La Granja de San Ildefonso. Junto al Palacio, tiene buena comida y buen precio. Está muy solicitado y conviene reservar con antelación.
- LOS CERROS.-** Paseo de la Ermita, 15, Becerril de la Sierra (Madrid). Cocina selecta y gran selección de vinos.

DÓNDE DORMIR

- HOSPEDERÍA LA CASA MUDÉJAR.-** Isabel La Católica, 8, Segovia. Palacete Mudéjar del Siglo XV, con artesonados mudéjares, el aljibe más grande de la ciudad castellana, restos romanos del máximo interés o la única parte que se visita del foso celta que protegía Segovia en tiempos prerromanos.
- ** INFANTA ISABEL.-** Plaza Mayor, 12, Segovia. Edificio del siglo XIX que dispone de garaje.
- ** CORREGIDOR.-** Ctra. de Ávila, 1, Segovia. Ocupa un antiguo caserón y cuenta con restaurante y aparcamiento.
- **** PARADOR DE LA GRANJA.-** Infantes, 3, La Granja de San Ildefonso (Segovia). Se ubica en la Casa de los Infantes, mandada construir en el siglo XVIII por Carlos III en un entorno natural y monumental.
- CASA RURAL LA QUERENCIA DE VALSAÍN.-** Ctra. de Madrid, 39, Valsain. Situada en el Real Sitio de San Ildefonso, es un alojamiento acogedor en un entorno natural privilegiado.
- EL BOSQUE SIERRA DE MADRID.-** Guerrero, 5, Mataelpino (Madrid). En el entorno del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, este hotel balneario, que cuenta con amplias terrazas y jardines, además de buena cocina, ofrece tranquilidad y silencio. No admite animales, y tampoco niños menores de 12 años.



APETECE VIAJAR CON EL NOTE, QUE DESTACA POR EL CONFORT DE SUS PLAZAS TRASERAS O SU MALETERO CONFIGURABLE DE 325 LITROS



▲ Preparados para cruzar sobre el Tajo e imbuirnos en una ciudad monumental cuyas laberínticas calles encierran grandes muestras de las diferentes culturas que convivieron en la antigua capital de Castilla y de España, donde llegó a haber hasta diez mezquitas y ahora domina la silueta del Alcázar.

Compañero de viaje ahorrador

La visita a Toledo es un paseo desde Madrid a bordo del Note, pero si viajamos a la antigua capital castellana desde lejos, el modelo de Nissan podrá mostrarnos sus mejores armas: confort y seguridad de marcha, amplitud o un consumo muy bajo. El depósito parece no agotarse nunca, y tras Toledo ya pensamos en Cáceres, Mérida, las Tablas de Daimiel...

Patrimonio de la Humanidad y una de las ciudades españolas con mayor atractivo por la mezcla de culturas que encierra –romana, visigoda, árabe, judía y cristiana–, se puede empezar la visita contemplando la ciudad, coronada por el Alcázar, desde el puente medieval de San Martín. Pasear sin prisas por las calles del recinto monumental y la judería invita a meditar sobre la variedad de grupos que convivieron en la



▲ Agilidad en carretera, bajo consumo, buen sistema de infoentretenimiento y amplitud son algunas de las claves para disfrutar de los largos recorridos.



▲ Dos puertas a cada lado, la mejor opción cuando viajamos en familia porque asegura la independencia para subir y bajar del vehículo.



▲▲ La Catedral de Santa María de Toledo y el Alcázar, que alberga el Museo del Ejército, son dos de los símbolos más destacados de la ciudad.



▲ No parece tan pequeño junto al monumental Alcázar de Toledo.



▲ Elegante y moderno, el nuevo Note domina sobre la Ciudad Imperial, cuyas calles podremos recorrer con la agilidad que le caracteriza.

DÓNDE COMER

ASADOR ADOLFO- Granada, 6 y Hombre de Palo, 7. Uno de los más conocidos y tradicionales restaurantes de la ciudad.

CARLOS V- Trastámara, 1. Adosado al hotel del mismo nombre, está ubicado frente al Alcázar y destaca por sus especialidades regionales.

PARADOR DE TOLEDO- Cerro del Emperador, s/n. 925 22 18 50. Desde su cafetería-terrace se disfruta, según muchos, de las mejores vistas panorámicas de la ciudad.

PALACIOS- Alfonso X el Sabio, 3. Gastronomía popular y con buenos precios.

EL PATIO- Plata, 2 y Plaza de San Vicente, 4. Cocina casera en un edificio medieval con bonito patio interior.

LA PERDIZ- Reyes Católicos, 7. Especializado en perdices estofadas a la toledana.

LA CATEDRAL- Nuncio Viejo, 1. Tiene una variada carta y con precios ajustados.

EL CASÓN DE LOS LÓPEZ DE TOLEDO- Sillería, 3. Edificio del siglo XVI con artesonados mudéjares, especialmente indicado para tomar un café o merendar.

LA LUDUEÑA- Plaza de la Magdalena. En plena judería, inventaron las 'carcamusas' –son magras con tomate– y tienen las mejores de la ciudad.

DÓNDE DORMIR

******ALFONSO VI**- General Moscardó, 2. 925 22 26 00. Ubicación privilegiada en el centro histórico, frente al Alcázar, pues desde la mayoría de las habitaciones se divisa la Catedral.

******PARADOR DE TOLEDO**- Cerro del Emperador, s/n. 925 22 18 50. Maravillosas visitas de la ciudad Imperial desde salones, terraza, piscina y habitaciones de un impresionante edificio.

****EL CARDENAL**- Paseo de Recaredo, 24. 925 22 49 00. Un bello palacio rodeado de un romántico jardín.

**** MARIA CRISTINA**- Marqués de Mendigorría, 1. 925 21 32 02. En este edificio del siglo XV subsiste el bello ábside del que toma el nombre el excelente restaurante de este hotel.

**** SANTA ISABEL**- Santa Isabel, 24. 925 25 31 20. Muy céntrico y con garaje opcional, es una antigua casa reformada que dispone de tres buhardillas y un bonito patio interior. Conviene reservar con antelación.

****DESCALZOS**- Descalzos, 30. 925 22 28 88. Con buen acceso en coche, pese a estar en el casco antiguo, dispone de garaje, un gran patio con piscina y habitaciones con buenas vistas.

como las sinagogas del Tránsito (s. XIV) y Santa María la Blanca, que fue convertida en iglesia, al igual que el Cristo de la Luz, ahora la mezquita mejor conservada. Si se trata del mudéjar toledano, la iglesia de Santiago del Arrabal es una de las mejores muestras, mientras que el Monasterio de San Juan de los Reyes, además de ser el edificio más importante erigido por los Reyes Católicos, es una joya del gótico isabelino.



El control de cruceo con limitador de velocidad es de serie en todas las versiones del Note. Y los acabados Tekna Sport y Tekna Premium incluyen sensores de luces y lluvia.



▶▶ Dos indicadores animan a una conducción ecológica: la Guía Eco del Pedal, que 'premia' si aceleramos con suavidad, y la banda de Eco-Conducción, que mediante cinco LED valora la eficiencia.



Cuida el entorno y protege mejor

El Note estrena tecnologías inéditas en el segmento que facilitan la vida y aumentan la seguridad, como el Escudo de Protección Inteligente, compuesto por notables ayudas a la conducción, o el navegador Connect con Google Send-to-Car. Además, promueve conductas ecológicas al volante mediante indicadores que valoran nuestra eficiencia.

Los clientes del Note accederán a nuevas tecnologías nunca antes ofrecidas en un modelo del segmento B, y muchas de ellas se agrupan en el Escudo de Protección Inteligente, un conjunto de tres novedosos equipamientos que se combinan para proporcionar al conductor una visibilidad y una protección excepcionales. Mientras que otras marcas ofrecen cámaras frontales y traseras, e incluso costosos radares para lograr funciones

SIEMPRE EN EL CARRIL. - El sistema LDW (Lane Departure Warning) controla las líneas de la calzada y nos alerta si abandonamos el carril involuntariamente

CAMPO DE VISIÓN DE 180 GRADOS. - Las lentes especiales detectan objetos en movimiento o peatones en la zona posterior al vehículo.

AUTOLIMPIEZA. - La cámara de visión trasera, incluso en los días de más lluvia, estará siempre en perfecto estado gracias al sistema automático de limpieza.

VISIÓN PERIMÉTRICA DE 360 GRADOS. - Este sistema ofrece una visión aérea del coche, lo que hace más fáciles y seguras las maniobras de aparcamiento en paralelo gracias a sus cuatro cámaras.

SIN ÁNGULOS MUERTOS. - El control de vehículos en los ángulos muertos permite alertar al conductor, con luces de aviso en los retrovisores, ante situaciones de riesgo.

PANTALLA DE 5,8 PULGADAS. - Mantiene conectado al conductor. Este sistema de navegación y audio informa de la previsión meteorológica, precios de carburantes...

ECONÓMETRO Y GUÍA ECO DEL PEDAL. - Ayuda a economizar combustible e, incluso, hace una valoración de nuestra eficiencia al final de cada desplazamiento.

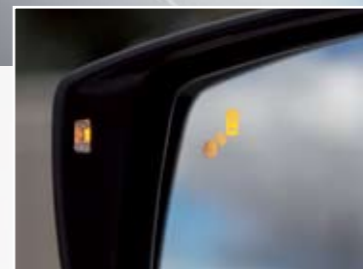
MOTOR DIG-S SOBREALIMENTADO. - Un motor de gasolina con la máxima eficiencia, pues emite sólo 99 g/km de CO₂ sin comprometer las prestaciones o el agrado. Y el Note 1.5 dCi de 90 CV emite 95 g/km.



◀ La cámara del portón, elemento clave del Escudo de Protección Inteligente y de la Visión 360°, se limpia sola con un sistema de 'lavado y secado': primero lanza un chorro de agua sobre la lente y luego, para que la humedad no atrape suciedad, proyecta un chorro de aire comprimido.



◀ El Escudo de Protección Inteligente integra también la Alerta por Cambio de Carril Involuntario o el Detector de Movimiento: percibe objetos que estén en nuestra trayectoria de marcha atrás, pero también objetos o personas que se muevan por detrás de nuestro vehículo.



◀◀ Si el Control de Ángulo Muerto detecta un vehículo a uno de los lados de nuestro coche activa una luz el espejo correspondiente. Y si nos disponemos a cambiar de carril, la luz parpadeará.



◀◀ Primicia en el segmento del Note, la cámara AVM de Visión 360° elimina el estrés en las maniobras de marcha atrás o de aparcamiento en paralelo, pues combina las imágenes de las cámaras montadas en rejilla frontal, retrovisores y portón para crear una imagen cenital perimétrica y mostrarla en la pantalla interior.

parecidas, el sistema de Nissan depende básicamente de la cámara del portón, que estará limpia gracias a un sistema de lavado y secado. Pero además de dispositivos como el Control de Ángulo Muerto, la Alerta por Cambio de Carril, el Detector de Movimiento o la Cámara AVM de Visión 360° –activa al insertar la marcha atrás o si pulsamos el botón 'camera' circulando a menos de 10 km/h–,

el Note ofrece el sistema de navegación Connect de Nissan, con bluetooth, equipo de audio y una pantalla táctil de 5,8 pulgadas con software de navegación Google Send-to-Car, que permite trasladar al coche recorridos planificados en casa y conecta con servicios adicionales para conocer precios de carburantes en estaciones próximas, horarios de vuelos o información meteorológica.



A LA CARTA EL CONDUCTOR PUEDE AGRANDAR LA IMAGEN DE UNA DE LAS CUATRO CÁMARAS, O AÑADIR LÍNEAS DE GUÍA A LA IMAGEN POSTERIOR

Siniestralidad Menos muertos por tráfico en 2013

El pasado año se perdieron 223 vidas menos que en 2012 en accidentes de tráfico (-12%), pero murieron 1.680 personas y 10.086 fueron ingresadas en un centro hospitalario como consecuencia de los 89.519 occidentes con víctimas que hubo. La cifra coloca en 36 la tasa de fallecidos por millón de habitantes, muy por debajo de los 52 que marca la media europea. Los datos de siniestralidad de 2013 también destacan que 171 de los fallecidos, entre ellos cuatro niños, no usaban cinturón de seguridad o sistema de retención adecuado. Aunque en las vías convencionales se siguen produciendo casi 8 de cada 10 siniestros mortales, se reducen un 15% los muertos en carretera y un 2% los de vías urbanas. Datos también significativos es que el 1 por ciento de descenso del parque de vehículos, que se quedó en 32.661.105 unidades, se produjo especialmente por la baja de turismos, porque el número de motos y otro tipo de vehículos crecieron un 1%, respectivamente. Claro que más de la mitad de los turismos en activo tienen diez años o medio o más, lo que incrementa el riesgo de daños personales en comparación. También avanza el envejecimiento de los conductores, en paralelo con el de la población, con el 13,6% de los 26.401.660 censados a finales de 2013 con 65 años o más.

Producción Superamos el millón

Los casi 8.000 coches que salen cada día de las plantas españolas suponen más de un millón de unidades hasta mayo y mantienen las previsiones de alcanzar los 2,4 millones al cierre de 2014.

SÓLO EL VW GOLF SPORTSVAN MERECE EL MÁXIMO

Nuevas normas, menos estrellas EuroNCAP

El endurecimiento de los criterios para lograr las cinco estrellas realizado por EuroNCAP empieza a pasar factura a los fabricantes, dejando con sólo tres estrellas, sobre el tope de cinco, a cuatro de los últimos seis modelos testados. Es el caso de Renault, que ha visto cómo el renovado Mégane se queda a dos de conseguir el máximo obtenido por la anterior versión, especialmente por culpa de los sistemas de asistencia en seguridad. Un problema, el del recordatorio de que hay que abrochar los cinturones en las plazas



FORD		TOURNEO COURIER	
ESTRELLAS	★★★★	★★★★	
ADULTOS	86%	★★★★	
NIÑOS	84%	★★★★	
PEATONES	74%	★★★★	
S. SEGURIDAD	55%	★★★★	



RENAULT		MÉGANE	
ESTRELLAS	★★★★	★★★★	
ADULTOS	83%	★★★★	
NIÑOS	78%	★★★★	
PEATONES	60%	★★★★	
S. SEGURIDAD	48%	★★★★	

traseras, que la marca francesa piensa solucionar en breve para añadir una estrella más en la clasificación global de su compacto.

Los asistentes de seguridad y la protección de peatones han penalizado también a otro modelo que se fabrica en España, el Citroën C-Elysée (y su homólogo el Peugeot 301), obligado a conformarse con un resultado muy pobre pese a ser, junto al Golf Sportsvan, el único que consigue el 'bueno' en la protección que ofrecen las plazas delanteras ante un latigazo cervical. El cuarteto de los tres estrellas lo complementa el MG3, un modelo que no se vende en España y que falla bastante en protección de



CITROËN/PEUGEOT		C-ELYSÉE/301	
ESTRELLAS	★★★	★★★	
ADULTOS	71%	★★★	
NIÑOS	75%	★★★	
PEATONES	54%	★★★	
S. SEGURIDAD	33%	★★★	



MG		MG3	
ESTRELLAS	★★★★	★★★★	
ADULTOS	69%	★★★★	
NIÑOS	71%	★★★★	
PEATONES	59%	★★★★	
S. SEGURIDAD	38%	★★★★	



VOLKSWAGEN		GOLF SPORTSVAN	
ESTRELLAS	★★★★★	★★★★★	
ADULTOS	87%	★★★★★	
NIÑOS	85%	★★★★★	
PEATONES	62%	★★★★★	
S. SEGURIDAD	73%	★★★★★	

adultos (diez puntos por debajo del tope), peatones (21 sobre 36) y asistentes de seguridad.

Con cuatro estrellas se debe conformar el Ford Tourneo Courier que, tras las cinco logradas el año pasado por su hermano Connect, no obtiene la máxima clasificación al no dar el mínimo exigido en asistentes de seguridad.

El Golf Sportsvan y sus buenos resultados en cada uno de los cuatro apartados que puntúan, es el único cinco estrellas en esta ocasión y también el único con un 'bueno' en la protección que ofrece en los asientos delanteros y traseros cuando se produce un latigazo cervical.

el puntazo

Los radares proliferan en Cataluña y País Vasco, que copan las dos terceras partes de los que hay en España.

Dvuelta señala a Cataluña con la mayor concentración de radares fijos (18,18/1.000 km y el 25,6% de los instalados en toda la red), con el País Vasco en el segundo puesto (13,53/1.000 km) y Madrid (9,84/1.000km) y Baleares (9,74/1.000km) detrás. Con 217 cinemómetros instalados, también en términos absolutos Cataluña lidera el ranking.

la cifra

200.000

Captur han salido de la fabrica de Valladolid desde que en febrero de 2013 se inició la producción de ese modelo, que está siendo un éxito comercial en todo el mundo. También está fabricado en Valladolid el motor 1.5 dCi 90 que equipa esa unidad, que ya ha sido enviada a Francia.

Los puntos del carné Grandes desconocidos

Tras ocho años de carné por puntos, más de 12 millones de conductores no conoce el saldo con que cuenta. Una realidad preocupante porque ese desconocimiento puede llevar a ignorar que no se está autorizado para conducir. Lo desvela el estudio de la Fundación del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), que abunda en el desconocimiento del sistema, destacando el 45,80% que declara no saber dónde consultar su saldo, el 65% que nunca lo ha mirado, el 49% que no sabe cómo recuperar los perdidos y el 77,27 que desconoce hasta cuántos se pueden recuperar. Además, casi la mitad no sabe las infracciones que retraen puntos.

Francia Tasa para los camiones

Hasta 200 euros costará a partir de 2015 atravesar el territorio francés a los camiones de más de 3,5 toneladas. El peaje se aplicará en las vías por las que circulan más de 2.500 camiones diarios y la tasa variará en función de las emisiones y el número de ejes. Como recuerda Fenadismer, la patronal española de transporte, seremos uno de los países más perjudicados al tener que pasar por Francia para llegar a otros países de la UE.

Renault Gran centro de formación

La mayor escuela de formación de un fabricante de automóviles en España la tendrá Renault. Serán medio millar de jóvenes los que cada año se prepararán para trabajar en la industria de la automoción repartidos en cuatro centros: Valladolid, Palencia (dos) y Sevilla.

EL ELÉCTRICO DEL TESLA MODEL S, QUINTO EN LA LUCHA POR EL TÍTULO

Por tercera vez el EcoBoost de Ford es el mejor

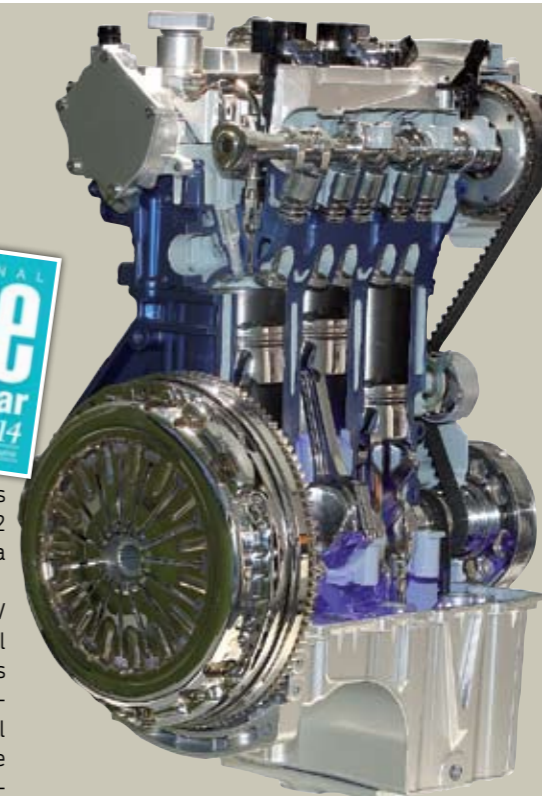
El revolucionario y eficiente 1.0 EcoBoost de la marca del óvalo vuelve a ser el 'Mejor Motor del Año', acumulando tres galardones consecutivos, los mismos que ha ganado como el 'Mejor Motor de menos de 1.0 litros'. Ese motor, que montan el Fiesta y otros nueve coches de la gama Ford, sacaba 70 puntos a su más inmediato rival para el título absoluto, el V8 de 4,5 litros de Ferrari, y 97 al VW 1.4 TSI sobrealimentado, que el pasado año quedaba en la segunda plaza. Por detrás, y a sólo dos puntos, se colocaba el nuevo dos litros turbo de Mercedes, que lograba el galardón destinado al 'Mejor Motor Nuevo' y era el 'Mejor entre 1.8 y 2.0 litros'.

Lógicamente, también se imponía el 4.5 V8 de Ferrari, que además se hacía con el 'Mejor Rendimiento', repitiendo el triunfo de 2011 y 2012 en



esas categorías, en las que el atmosférico V12 del F12 Berlineta vencía el pasado año. Para el 1.4 TSI de VW queda el honor de ser el más galardonado en las 16 ediciones de esa competición internacional al imponerse desde hace nueve años en la categoría de 1.0 a 1.4 litros. Repetidor también es el 2.5 TFSI del Audi RS Q3, tras ser el más votado por quinto año consecutivo entre los propulsores de 2 a 2.5 litros.

Mención muy especial merece la mecánica eléctrica que impulsa al Tesla Model S, puesto que, además de ser el 'Mejor Motor Ecológico', se ha colado en la quinta plaza de la clasificación general.



MOTOR DEL AÑO	Ford 1.0 EcoBoost
Más verde	Tesla Model S (eléctrico)
Más nuevo	Mercedes AMG 2.0 turbo
Mejores prestaciones	Ferrari 4.5 V8
Hasta 1 litro	Ford 1.0 EcoBoost
De 1 a 1,4 litros	Volkswagen 1.4 TSI Twincharger
De 1,4 a 1,8 litros	BMW / PSA Peugeot Citroen 1.6 Turbo
De 1,8 a 2 litros	Mercedes AMG 2.0 turbo
De 2 a 2,5 litros	Audi 2.5 de 5 cilindros turbo
De 2,5 a 3 litros	BMW 3.0 TwinPower de 6 cilindros turbo
De 3 a 4 litros	McLaren 3.8 V8
Por encima de 4 litros	Ferrari 4.5 V8

en breve

CONSERVACIÓN La conservación de las carreteras es una prioridad para Formento, que asegura una inversión de 2.600 millones de euros en ese apartado y 4.600 millones en construcción.	LA UE INFORMA La Comisión Europea ha puesto en marcha 'Going Abroad', una aplicación para teléfonos inteligentes que informa en 22 idiomas sobre las normas de tráfico en los países de la UE.	ALIANZA CHINA BMW y Brilliance han ampliado su alianza hasta 2028. Seguirán produciendo en China las series 3,5 y X1 de la multinacional alemana y mantienen el lanzamiento de la marca conjunta Zinoro.	REFORMA FISCAL Anfac, los fabricantes instalados en España, valoran positivamente la nueva fiscalidad. Consideran que impulsará el consumo y mejorará la competitividad de las empresas.
---	--	--	--



ÚNICOS para España

Los nuevos diesel-A y gasolina de 95 han sido desarrollados para el mercado español. Su fórmula única y exclusiva aporta mayor eficiencia y ayuda a mantener limpio el motor. Sustituyen a los anteriores combustibles de BP sin que el cambio repercuta en el precio.

M. J. Beneit | mjbeneit@motor16.com

Sin que el usuario lo note, porque el cambio no repercute en el bolsillo, repostar en una de las 674 estaciones de servicio que BP tiene en España supondrá un motor más limpio y eficiente. Son las ventajas que aportan los nuevos diésel-A y gasolina 95, que desde el 1 de julio distribuyen las gasolineras de la marca y que se denominan Únicos, por su fórmula única y exclusiva y por haber sido creados para el mercado español.

Evitar residuos en inyectores, válvulas y otros componentes metálicos del motor es la función de estos combustibles creados para dar respuesta a las demandas de los consumidores españoles, «ahora más

Ahora el gasoil y la gasolina convencionales de BP evitan residuos en el motor. Es un beneficio añadido para los consumidores españoles, que no deben pagar más por esa mayor eficiencia.

exigentes e interesados en un producto de calidad a buen precio, ante las dudas que suscita la proliferación de los productos baratos», explica Arno Thierry Vogels, el responsable de estrategia de producto de la petrolera en España y Portugal. Por eso la respuesta es un producto diferenciado, que aún a calidad y precio.

Desarrollados en los centros tecnológicos de Bochum (Alemania) y Pangbourne (Reino Unido) los nuevos carburantes mejoran la eficiencia del motor y optimizan su rendimiento porque, al no generar

residuos, lo mantienen limpio y lo protegen contra los sedimentos dañinos a largo plazo. No en vano, BP se convirtió en pionera en la comercialización de carburantes mejorados cuando en 2003 lanzó la primera generación de la gama Ultimate. Esos diésel y gasolina 'premium', que permiten alargar 42 y 39 kilómetros, respectivamente, el recorrido con un depósito y que, además de evitar la acumulación de nuevos residuos, eliminan los existentes.

Esa protección contra la corrosión y el desgaste que, al reducir la fricción, aumenta la

eficiencia y prestaciones, además de ahorrar consumo, es fruto de una formulación única comprobada en los laboratorios analíticos y bancos de motores y vehículos con que cuenta una compañía que lleva años trabajando con los principales fabricantes de coches, que no dudan en recomendar los carburantes BP para llenar el depósito.



▶▶ En Bochum (Alemania), uno de los cinco centros tecnológicos que BP tiene en el mundo, se realizan las pruebas de los nuevos carburantes desarrollados en Pangbourne (Inglaterra) y se controla la calidad de los actuales.

▶ Los combustibles de BP previenen la formación de residuos.



cia de detención se reduce en 2,70 metros, y también aumenta el agarre lateral en curva con lluvia, lo que se consigue gracias a un nuevo compuesto en la banda de rodadura y a un diseño distinto de la huella en

◀▶ Michelin fabrica neumáticos específicos para modelos SUV desde 2002, cuando lanzó el modelo Diamaris. En la actualidad, es el segmento de mercado que más crece.

Neumáticos para los SUV de moda

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Según los datos que maneja Michelin, el número de vehículos tipo SUV se duplicará entre 2009 y 2016, y en el mercado de los neumáticos de sustitución los modelos todocamino ya representan un 8 por ciento del total, proporción que se eleva al 18 por ciento si hablamos de neumáticos para llantas de 17 pulgadas o más. La firma gala ofrece actualmente cinco gamas de neumáticos para SUV, con diferencias en función de los usos y el tipo de vehículo, siendo el Latitude Cross el más 'especializado', pues está diseñado para un 35 por ciento de uso 'off road'. El Latitude Sport 2, presentado en 2010, también se concibió para un pequeño porcentaje de uso 'off road', pero Michelin ha cambiado el planteamiento en su nuevo Latitude Sport 3, que clasifica como 'cien por cien carretera' para adecuarse a la realidad, con una mayoría de usuarios de SUV que sólo circula sobre asfalto. Y por ahí vienen las mejoras.

Por ejemplo, en una frenada en mojado a 80 km/h la distan-

Llega la tercera generación del Latitude Sport, el neumático de Michelin concebido para vehículos todocamino. Mejora la frenada y el agarre lateral en mojado, aumenta la duración, modera el consumo de combustible y 'piensa' más que nunca en la conducción por carretera.



▶▶ El Latitude Sport 3 presenta un dibujo con más escultura que el modelo anterior. Y ahora tiene doble carcasa -para soportar más peso en curva y resistir daños en uso 'off road'- y la banda central está pensada para transmitir altas cifras de par.



contacto con el suelo. También la banda de rodadura tiene un 10 por ciento más de dibujo que la generación anterior para evacuar mejor el agua y reducir el riesgo de 'aquaplaning', y el nervio central continuo asegurar una mejor transferencia de par en la fase de aceleración o frenado. La duración también aumenta gracias al nuevo compuesto de sílice y elastómeros, se reduce el consumo de carburante mediante unas laminitas que limitan la deformación de la banda de rodadura -causa de que crezca la resistencia al avance- y se incorpora, en casi todas las medidas disponibles, una carcasa de doble goma pensada para soportar los grandes apoyos en curva o posibles daños en eventuales usos fuera de carretera.

IVECO DAILY



UN ESPAÑOL EN ASSEN

El nuevo Iveco Daily, que se fabrica en la planta española de la marca en Valladolid, ha sido el patrocinador del Gran Premio de MotoGP 2014 de Assen (Holanda), que se disputó el pasado fin de semana bajo la denominación Iveco Daily TT Assen.

En el circuito holandés, la marca estuvo presente en la meta, en dos curvas, en el muro de salida. Pero fue el Daily, el modelo que tuvo más protagonismo, con varias unidades expuestas en diferentes puntos del circuito. Además, tres unidades del Daily, dos en versión furgón y un chasis cabina, dieron la vuelta a la pista antes del inicio de la carrera.

MERCEDES PASADO Y PRESENTE

La escultura que cada año preside la entrada al Goodwood Festival of Speed recrea, en esta edición, los 120 años de Mercedes en la competición. En el espectacular



arco conviven uno de los primeros 'flechas de plata' con el Mercedes de F-1 de 2013, el coche anterior al que, si nada cambia, será campeón este año.

ANIVERSARIO MAZDA



La concentración de Albacete reunió un centenar de coches. Arriba, la versión especial creada para el 25 aniversario



El Mazda MX-5, en sus 25 años de historia, es el descapotable biplaza más vendido.

EL MX-5 YA TIENE 25 AÑOS

Una concentración con más de 100 unidades del Mazda MX-5, el descapotable biplaza más vendido de la historia, ha sido uno de los actos centrales del 25 aniversario del legendario modelo japonés. El encuentro, celebrado en el Circuito de Albacete reunió a incondicionales seguidores de las cinco generaciones del MX-5 que pudieron disfrutar de una serie de actividades

como exhibiciones de drifting realizadas por pilotos profesionales, un concurso de derrapes en la pista de baja adherencia que la Escuela TAC tiene en el circuito o pruebas a bordo del CX-5, el SUV de la marca.

Esta reunión en Albacete fue un preludio de la presencia del pequeño Mazda en el Festival de Velocidad de Goodwood, donde fue uno de los protagonistas

del encuentro, pues allí el stand de Mazda mostró diferentes versiones de este modelo, incluidas las ediciones especiales del 10º y 20º Aniversario, California, Le Mans, Sport Black y Sport Graphite. Y además una exposición de deportivos que, en 1989, inspiraron el diseño del primer MX-5, como el Lotus Elan y el MG Midget junto a un coche de carreras poco conocido, el Mazda MX-5 GT4.

VOLSWAGEN MOTORSPORT

LES GUSTA EL FÚTBOL

Los miembros del equipo Volkswagen Motorsport que participan en el Mundial de Rallies también siguen el Mundial de Fútbol. Y para demostrar su pasión por este deporte, durante el Rally de Polonia trasladaron al box del equipo toda la magia del fútbol. Todos sin excepción —pilotos, copilotos, directores técnicos, ingenieros,

mecánicos, etc.— vistieron camisetas con los colores de sus equipos de fútbol nacionales. Además, vieron juntos los partidos que se disputaban y las áreas donde los VW Polo R WRC de Sébastien Ogier y Julien Ingrassia, Jari-Matti Latvala y Miikka Anttila, o Andreas Mikkelsen y Ola Fløene fueron atendidos simulaban un campo de juego.



Los miembros del equipo VW Motorsport de Rallies apoyan el Mundial de Fútbol.

+ en www.lamborghini.com

LAMBORGHINI HURACÁN LP 610-4

AHORA ES COCHE DE VIDEOJUEGO

El juego 'Forza Horizon 2', heredero de la saga 'Forza Motorsport', contará como protagonista con el Lamborghini Huracán.

Aquellos que no puedan pagar los más de 230.000€ que cuesta el Lamborghini Huracán LP 610-4 (es decir, la mayoría de los 'mortales') pueden consolarse conduciendo virtualmente el sucesor del mítico Gallardo en el videojuego 'Forza Horizon 2', que llegará este otoño a las consolas Xbox y Xbox 360.

El juego, ambientado en la zona sur de Europa, contará con

la posibilidad de conducir virtualmente más de 200 coches, entre ellos el Lamborghini Huracán. Entre las novedades de esta edición, decir que los desarrolladores han prestado una especial atención a los detalles y se podrá 'entrar' literalmente dentro del coche y tener una visión completa del habitáculo, algo que no es habitual en los juegos de conducción.



El Lamborghini Huracán LP 610-4 se podrá personalizar en el juego 'Forza Horizon 2' y también se podrán descubrir todos los detalles de su interior.



ATENTOS A...

HASTA EL 3/07

Termina el Dacia Tour en Santa Cruz de Tenerife después de recorrer 17 ciudades de la geografía española a lo largo de cinco semanas. Sus últimas paradas han sido en Madrid y Palma de Mallorca.

arco conviven uno de los primeros 'flechas de plata' con el Mercedes de F-1 de 2013, el coche anterior al que, si nada cambia, será campeón este año.

GUÍA

RECORRER ESPAÑA EN MOTO

Ya está en el mercado la octava edición de la guía 'España, Portugal y Pirineos en Moto' (1990€), un referente para los amantes de las dos ruedas, ya que está diseñada por y para los motoristas. La obra de Pedro Pardo editada por Anaya Touring contiene 51 rutas por España que

recorren 12.000 kilómetros y otras siete por Portugal



PREMIO

El Festival de la Publicidad de Cannes ha otorgado un total de siete premios a Fiat por diferentes acciones publicitarias. Estos premios suponen un récord para la marca.

NISSAN CONCEPT

VISIÓN DE FUTURO

Nissan da pistas de cómo podría ser su superdeportivo futuro con el Concept Vision 2020 Gran Turismo, un prototipo virtual creado para el videojuego 'GT6' que se ha convertido en realidad

que ha sido presentado por la marca en el Festival de Velocidad de Goodwood. En el mundo virtual, los jugadores podrán descargarlo y conducirlo en su PS3 a partir del mes de julio.



SOLIDARIOS

Los 150 primeros Citroën C4 Cactus que llegarán a los concesionarios van cargados con 3,5 toneladas de productos destinados a los Bancos de Alimentos.

BP Ultimate informa

BP Ultimate Gasolina 98 elimina un promedio de entre el 95% y el 98% de los depósitos dañinos de las áreas claves del motor, evita la formación de nuevos sedimentos, reduce la fricción dentro del motor y protege contra la corrosión y el desgaste.



Ganar o ganar, aquí no hay dilema

Lewis Hamilton afronta una carrera crucial ante su público. Por correr en Silverstone, y por la necesidad de trancar la racha de Nico Rosberg iniciada en Mónaco y su consistencia carrera a carrera. Será, hasta el momento, la prueba más importante de la temporada para el británico. Fernando Alonso y Ferrari intentarán evitar que todos los equipos propulsados por Mercedes terminen por delante.

Javier Rubio | motor16@motor16.com
Fotos: Sutton

Pocos circuitos pueden ya presumir de haber albergado más de 50 grandes premios en su asfalto. Silverstone ya será uno de ellos, unido al selecto dúo de Monza y Montecarlo. Sin embargo, cabría esperar que en 2014 también pueda distinguirse por ser una de las escasas pistas donde Mercedes no

logre la victoria, algo que se antoja complicado e improbable.

Tanto en Canadá como en Austria, el W05 sufrió problemas de refrigeración y frenos, aunque, por sus características, el rapidísimo circuito británico también será terreno ideal para el monoplaza alemán. En Austria, ocho de los diez primeros monoplazas contaban con el motor ale-

mán a sus espaldas. El doblete es apuesta fácil aunque, en esta ocasión, éste será un terreno crucial para Lewis Hamilton. Primero, por jugar en casa y, segundo, porque necesita romper la racha de Nico Rosberg iniciada en Mónaco. Tras Austria, 29 puntos separan a los dos pilotos que se disputan el título, la mayor diferencia que ha separado a

ambos hasta ahora en el campeonato.

«No está preocupado, seguirá luchando, no es preocupéis por él», declaraba Niki Lauda sobre el efecto de la vuelta al guante de Rosberg, especialmente con ese error de entrenamientos en Austria que, para algunos, era síntoma de la presión que sufre Hamilton. El pasado año, tenía

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1950
GP ORGANIZADOS
64 (50 EN SILVERSTONE)

LONGITUD
5.891 METROS
VUELTAS
52

CURVAS (IZDA/DRCHA)
18 (10 DER. / 8 IZQ.)
VELOCIDAD MÁXIMA
310 KM/H

RECORD VUELTA
1:30.874
FERNANDO ALONSO
(2010)



▶▶▶ Para Alonso y Ferrari, el objetivo es no quedar por detrás de todos los coches con motor Mercedes. Para Williams, seguir rozando la sorpresa. Y para Hamilton, recortar diferencias a Rosberg.



la victoria en la mano hasta que fue el primero en reventar sus neumáticos. La motivación será extra, y una nueva derrota sobre Rosberg ante su público sí que podría ser psicológicamente dura. Hasta el momento, es la carrera más importante de la temporada para el piloto británico.

«71 vueltas de crono. Puntos para ayudar al equipo. Próxima y difícil parada... Inglaterra. #aTrabajarFuerte», tuiteaba Fernando Alonso tras el Gran Premio de Austria. ¿Anticipaba las posibles y escasas expectativas del F14 T en Silverstone? «El motor no es el único problema», reconocía recientemente Marco Mattiacci para reconocer la inferioridad del monoplaza italiano, y sin quererse extender en mayores detalles. Con problemas de tracción, de comportamiento según el compuesto de neumáticos el F14T puede verse lastrado en determinadas zonas —especialmente la final del trazado británico.

Para colmo, Kimi Raikkonen llega a Silverstone bajo el punto de mira colectivo como pocas veces en su carrera. Segundo y medio de desventaja en el Q3 del sábado, medio minuto de diferencia en meta, entre medio y un segundo por vuelta más lento que su compañero, 79 puntos de Alonso por los 19 del finlandés... Kimi Raikkonen necesita urgentemente recuperar crédito. Y sus problemas también

lastran al equipo italiano, que buscaba potenciar con Raikkonen la posición global del equipo italiano.

«Se trata de cómo el coche se comporta, de lo que prefiero, y la forma en la que trabajan los neumáticos, una combinación de todo ello», explicaba tras la carrera austriaca, «perdemos tracción y algo de 'grip' en la parte mecánica». Según el finlandés, «si solucionamos los problemas con el eje delantero, perdemos el comportamiento del trasero, se trata de lograr el equilibrio». Según Raikkonen, las frustradas pruebas realizadas en Austria para conseguirlo fueron un tiro por la culata, y causa de las enormes diferencias con el piloto español.

Williams, por su parte, ha sido protagonista en las dos últimas carreras ¿Fruto de la evolución de la escuadra británica, o de las diferentes exigencias de cada trazado, que favorecen o perjudican a unos y otros? «En un circuito sinuoso como Mónaco, no estaban en buena forma, pero en una pista con más chicanes y largas rectas, estaban muy fuertes», explicaba al respecto Eric Boullier, el responsable deportivo de McLaren, «este año está marcado por el motor, la manejabilidad del coche, y el cómo entregas esa energía (acumulada) es por ello por lo que vemos cambios en la clasificación según el trazado». Aunque a McLaren no se le ve por ninguna parte...

En este sentido, el trazado británico podría ser nuevamente favorable para los monoplazas de Frank Williams. Y quizás aquí radiquen los temores de Alonso para la carrera británica, porque los propulsores de Mercedes podrían dominar nuevamente el placer. Sin olvidar a Force India, que no estuvo al nivel de pruebas anteriores, pero que podría recuperar su consistencia en Silverstone y eclipsar a Ferrari y Red Bull. Hulkenberg ha puntuado en todas las carreras hasta el momento.

El trazado británico será para casi la mitad de la parrilla

Red Bull el circuito de Spielberg. Incluido el equipo austriaco, con su sede a pocos kilómetros de la pista. La fortuna deportiva les trató duramente en Austria, donde cosechó uno de los peores resultados de los últimos tiempos, «Nuestro fin de semana menos competitivo del año», sentenció Christian Horner. Y dependiendo de la superioridad de los propulsores Mercedes, Red Bull podría encontrarse con otra dolorosa derrota, también jugando en casa en Silverstone. Un trago demasiado amargo, como pudo comprobarse tras las acusaciones de Horner a Renault tras la carrera austriaca.

«Esperábamos ser más rápidos en Spielberg», explicaba tras la carrera Daniel Ricciardo, flamante tercer clasificado del campeonato, «esperábamos estar entre los cinco primeros y con opciones al podio pero, simplemente, no teníamos el ritmo, se trataba del porcentaje entre rectas y curvas, y este año, como todo el mundo sabe, perdemos en las rectas y recuperamos en las curvas, pero no había suficientes para la cantidad de rectas de Spielberg». Sin embargo, las curvas de alta velocidad de Silverstone podrían 'maquillar' la falta de potencia del motor Renault que tan duramente criticó Horner al final de la prueba austriaca. Para Red Bull, será otra carrera de gran presión.

Gran Bretaña marcará un día singular en la carrera deportiva de Daniel Juncadella, un nuevo piloto español que participará oficialmente en el Gran Premio de Fórmula 1. Será en la primera sesión de los entrenamientos libres del viernes, sustituyendo a Nico Hulkenberg en Force India. Antes, Juncadella tuvo la oportunidad de rodar en Jerez y Barcelona, pero será la primera ocasión de hacerlo en igualdad y mismas condiciones que sus rivales. «Es también la carrera del equipo, en casa, lo que hará más especial un día que nunca olvidaré». Ojalá.

Silverstone curva a curva

1 2 Village Corner y The Loop, de segunda velocidad, uno de los pocos puntos donde es posible adelantar, para lo que hay que tomarla por el exterior hacia la siguiente curva, pasando a continuación por el interior de The Loop, la más lenta del circuito.

3 4 Aintree Corner, otra curva muy rápida, de casi 240 km/h, que da paso a la recta de Wellington.

5 6 7 8 La primera, Brookland Corner, también es nueva. A partir de ella, se conecta con el antiguo circuito, una zona sinuosa donde se nota la menor carga aerodinámica que exige otros puntos del trazado. La última curva requiere una trazada muy amplia para ganar velocidad

9 10 Copse y Maggots. Ambas a fondo. Copse es una

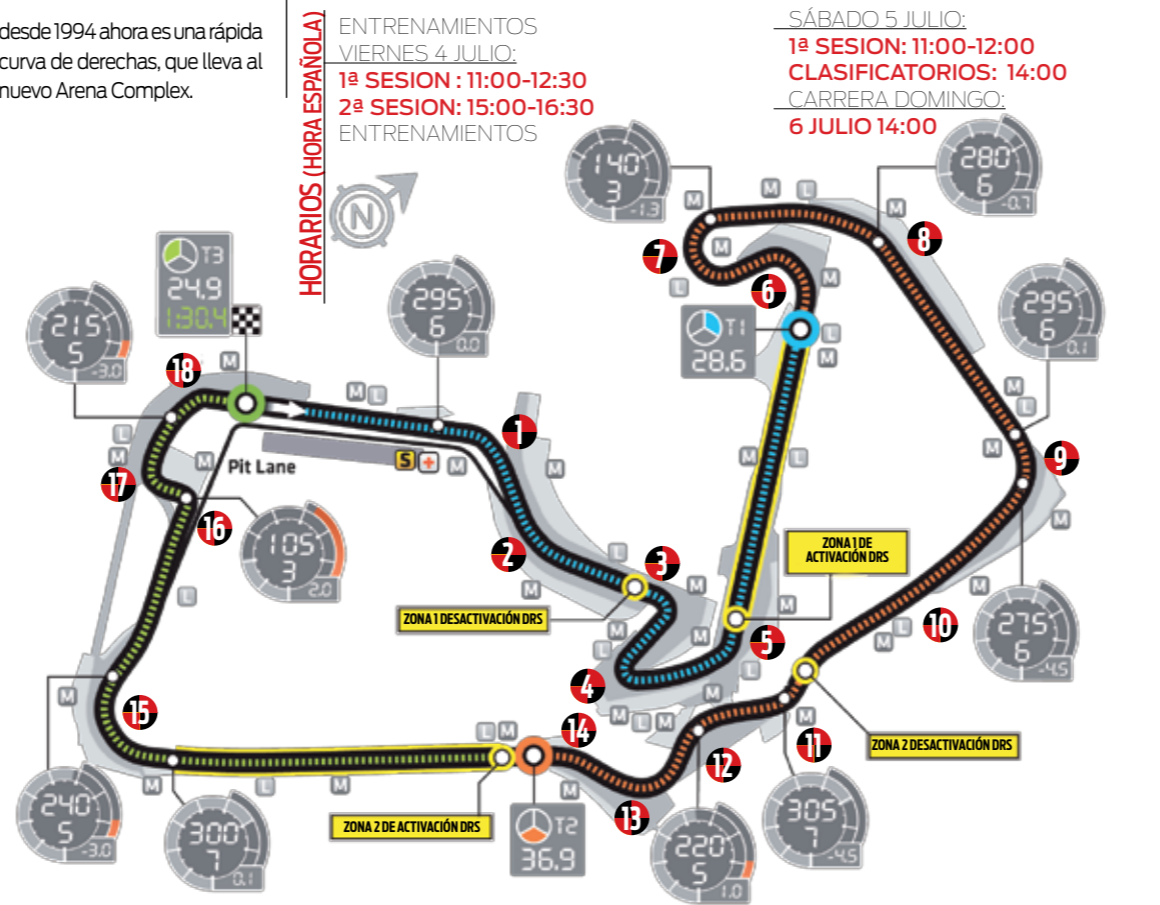
de las curvas de salida más rápidas del campeonato. Prácticamente no se utiliza el freno hasta Stowe (curva 7)

11 12 13 14 Se pasa a fondo por las dos primeras de Becketts, pero hay que levantar el pie y ligeramente al llegar a la número 5, donde alcanzaban antes del nuevo reglamento casi los 290 km/h. La trazada de la salida de Becketts y Chapel es vital para mantener la máxima velocidad punta en la recta que llega a continuación.

15 16 17 Tras la frenada de Stowe, se entra en una curva que castiga el subviraje, para llegar luego a Club, más estrecho con la nueva configuración.

18 Empieza la zona inaugurada en 2010, con Farm Curve como primera curva, muy rápida, de casi 295 km/h. La chicane de Abbey,

desde 1994 ahora es una rápida curva de derechas, que lleva al nuevo Arena Complex.



WRC RALLY DE POLONIA

Sebastien Ogier ganó otra vez, en esta ocasión con más de un minuto de ventaja sobre su compañero Mikkelsen. En los rapidísimos y polvorientos tramos del norte de Polonia, el francés voló.



Ogier se impone y los Polo logran otro doblete

Los números del Volkswagen Polo R empiezan a ser casi insultantes para el resto, porque de las 20 pruebas disputadas desde su estreno a comienzos del pasado año, el coche alemán ha ganado 17. La última en Polonia, con un itinerario rápido como pocos –los pilotos lo definen como «un Finlandia con saltos más bajitos»– donde este año la velocidad media ha sido de 118,5 km/h. Y a ese ritmo, y sobre una deslizante capa de tierra, el error acecha, sobre todo cuando se ataja en curvas amplias aparentemente limpias en las que cualquier matorral esconde

‘sorpresas’. Fueron varios los que dañaron severamente ruedas y suspensión en ese tipo de trampas, aunque se llevó la palma Latvala, que en plena remontada, tras un arranque decepcionante, golpeó contra una piedra y vio salir parte de la suspensión por el capó. ¿Fuera de carrera? Parecía lo lógico, pero sus mecánicos, en media hora, le cambiaron suspensión delantera completa, eje delantero completo incluida la dirección, paso de rueda delantero izquierdo, subchasis delantero, motor del limpiaparabrisas, parabrisas, capó, guardabarros delantero izquierdo y faldón.

El premio, un quinto puesto para el finés que le sirve para sumar ya 116 puntos... 50 menos que el líder, su compañero Sebastien Ogier. El gallo hizo su típica carrera, a tope y sin errores, aunque pareció ir de menos a más, como tomando el pulso a unos tramos traicioneros. Difíciles, por blandos y embarrados, estaban los que se disputaban en Lituania, pero tras las quejas de varios pilotos, que se encontraban con roderas, fueron anulados y la ‘caravana’ regresó a Polonia. A Ogier, el único que parecía inquietarle era su compañero Mikkelsen, que crece como piloto por



▲ Mismo puesto que en Suecia. El noruego Andreas Mikkelsen subió de nuevo al podio tras ser segundo en la prueba polaca.



▲ Buen rally para los Hyundai i20, pues la marca coreana metió tres coches entre los ocho primeros. Thierry Neuville fue tercero.



▲ Cuarta plaza para un Mikko Hirvonen que apostó claramente por la regularidad. Apostar salía caro en estos rápidos caminos.

momentos, mientras que por detrás sólo brillaban los i20, con un Paddon cuyo octavo puesto final no le hace justicia. Mejor les fue en la meta a los otros dos pilotos de Hyundai: el belga Neuville era tercero y el finlandés

Hanninen terminaba sexto. A destacar también el cuarto puesto de Hirvonen, que nunca se metió en la pelea por la cabeza, o el mal resultado de Citroën, con un séptimo puesto para Meeke y vuelco de Ostberg.



◀ Latvala fue quinto pese al susto del tramo 14, cuando reventó la suspensión delantera izquierda. Sus mecánicos, ayudados por uno ‘prestado’ por Ogier, le cambiaron prácticamente medio coche en 28 minutos.

FÓRMULA RENAULT 3.5 MOSCÚ



Merhi gana y Sainz Jr es líder

El madrileño Carlos Sainz Jr (DAMS) sigue al frente de la general en las World Series by Renault pese a protagonizar un complicado fin de semana, pues en los entrenamientos no encontró los reglajes adecuados y fue decimosexto, y en la primera carrera no pasó del decimocuarto

lugar, después de tener que partir desde boxes por una avería. En la segunda las cosas fueron algo mejor, pues acabó sexto. Pero el otro español participante, el castellanense Roberto Merhi (Zeta), sí brilló, pues terminó cuarto la primera carrera y venció en la segunda, que dominó de principio a fin tras una gran salida –foto izquierda–. Sainz –abajo– es primero, con 132 puntos, seguido por el francés Pierre Gasly, con 99.



BLANCPAIN SERIES PAUL RICARD



Segundo triunfo del Bentley

Tras el triunfo en Silverstone, el Bentley Continental de M-Sport cosechó su segunda victoria, esta vez en la pista de Le Castellet. El trío formado por Smith, Meyrick y Kane pasaron por meta con 1,1 segundos sobre el McLaren de ART pilotado por Demoustier, Lapiere y Parente.

MUNDIAL DE MOTOS HOLANDA



◀▶ La carrera de MotGP comenzaba tras un fuerte aguacero, pero el asfalto se fue secando y los pilotos entraron a cambiar sus motos. Ese ‘baile’ favoreció a Dovizioso y Márquez, que lucharon por el triunfo hasta que el catalán decidió marcharse. A la derecha, arriba, los hermanos Márquez.



DTM NORISRING

Victoria de Mercedes con Wickens

Mercedes-Benz inició la temporada del Campeonato Alemán de Turismos de forma algo irregular, pero los Clase C Coupé parecen haber pasado al



◀▶ Robert Wickens se hizo con la ‘pole’ y con el triunfo en carrera.

Ocho de ocho para Marc Márquez... ¡con lluvia!

Hasta el propio Marc, preguntado hace pocas semanas por la posibilidad de ganar todas las carreras que restan, argumentaba su respuesta negativa con un «algún día lloverá». Y ese día llegó, nada menos que en ‘La Catedral’, el escenario donde el pasado año Jorge Lorenzo se rompió la clavícula en los entrenamientos

libres y estuvo a punto para la carrera tras una ‘cirugía express’. Pero hoy el mallorquín de Yamaha parece eclipsado, como casi todos, por un Márquez que cuenta sus carreras por victorias. En los entrenamientos, a las Honda oficiales les salió un Álex Espargaró respondón,

pues con su Yamaha privada marcó el mejor tiempo en calificación aprovechando la débil llovizna. Por detrás, Márquez y Pedrosa. Pese a esa segunda plaza del leridano, muchos seguían pensando que Marc fallaría con agua, pero la lluvia volvió a visitar Assen el sábado y el líder del Mundial, tras ‘jugar

con Andrea Dovizioso, ganó de nuevo: ocho de ocho, impresionante. Dovizioso era segundo y Pedrosa, que se deshacía al final de Espargaró, completaba el podio. Para colmo, Álex Márquez ganaba en Moto3, mientras que en Moto2 el triunfo era para el veterano piloto australiano Anthony West.



◀ Álex Espargaró, que partía desde la ‘pole’, y Dani Pedrosa protagonizaron un bonito duelo que ganó el de Repsol.

▶ Alex Márquez, que salía desde el segundo puesto, ganó en Moto3. Y por detrás entró su compañero Álex Rins.



contraataque. En Norisring, ante 121.000 espectadores, la marca de la estrella metió cinco de sus coches entre los seis primeros de los entrenamientos, ‘pole position’ incluida gracias al canadiense Robert Wickens, que también se imponería en la carrera, en lo que es ya su segundo triunfo del año. Completaban el podio los Audi RS 5 Coupé de Jamie Green y Mattias Ekström. En cuanto a los nuestros, Daniel Juncadella acabó en el puesto 13, mientras que Miguel Molina no terminó.

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 and their specifications.

BMW El M4 Cabrio admite reservas

Por 98.500 euros, con cambio manual o el automático DKG, se podrá disfrutar del potente descapotable alemán...



Las entregas a partir de septiembre

Head Up Display llamada de emergencia inteligente o manos libres Bluetooth+USB.



DIEZ EUROS DE REBAJA EN LA ITV

Hasta el 14 de agosto pasar la ITV de un vehículo en el centro que Applus+ tiene en Pinto cuesta diez euros menos...

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 a wide range of car models from various brands.

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of 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 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 and their specifications.

Porsche logo and text: Importador: Porsche de España S.A. Auto de Burgos, S.R.L. Madrid. Teléfono: 92.920.9191.

Renault logo and text: Fabricante e Importador: Renault España Comercial, Auto de Burgos, S.R.L. Madrid. Teléfono: 92.920.9191.

Seat logo and text: Fabricante: Seat S.A. Auto de Burgos, S.R.L. Madrid. Teléfono: 92.920.9191.

Rolls Royce logo and text: Importador: Rolls-Royce Motor Cars, Madrid. Paseo de la Habana 74, 28028, Madrid. Teléfono: 91 43 41 12.

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

FIRSTSTOP

PRECIOS DE VERANO Hasta el 31 de agosto hay promoción de neumáticos y 20 euros de descuento en los planes de mantenimiento...



TOYOTA Llega la nueva gama Auris

La renovación del Auris no afecta a precios y motorizaciones, que se mantienen invariables, permitiendo disfrutar del modelo más vendido de la marca japonesa desde 14.601 euros...

principales aportaciones del Feel!, que al igual que Acrive y Advance también cuenta de serie con el Toyota Touch 2, que puede completarse con el sistema de navegación GO. Novedad también es la disponibilidad del control de presión de los neumáticos de serie en todos los Auris.

Mejoras sin variación de precio



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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.



¿QUÉ ES EXACTAMENTE EL PICADO DE BIELA?

Pedro Javier Hernández

En ocasiones oigo la expresión picado de biela. He tratado de documentarme pero la verdad es que sigo sin entender exactamente a qué se refiere esa expresión. ¿Me lo podrían aclarar de una manera clara y concisa? Muchas gracias.

RESPUESTA

Vamos allá. Para obtener el mayor valor de par motor debe producirse el empuje sobre el pistón justo cuando éste inicia el movimiento de descenso en el cilindro, ni antes ni después. Si la chispa salta

después del momento óptimo, el motor ofrece peor rendimiento, y consume y contamina más. Por contra, si la chispa se produce antes, el empuje sobre el pistón se produce antes de que llegue a su altura óptima, con claro peligro de avería. Es lo que se conoce como picado de biela y se detecta con un sonido de golpeteo metálico. Puede llegar a perforar el pistón.



OPEL MERIVA DIÉSEL, ¿110 Ó 136 CV?

Luis Cuevas

Estoy prácticamente decidido a comprar en los próximos meses el Opel Meriva. Lo he visto en el concesionario y me gusta su línea y el hecho de que tenga las puertas de atrás con apertura inversa, porque me parecen más cómodas y originales. He leído recientemente que hay un nuevo motor 1.6 diésel con dos potencias, 110 y 136 caballos. Mi duda es saber si con el 110 me quedo corto o con el 136 tendría más que de sobra y un

CARTA DE LA SEMANA



mayor consumo. ¿Tienen datos al respecto que me lo puedan aclarar? Gracias.

RESPUESTA

Nos parece una elección muy acertada, ya que se trata de un vehículo muy agradable al volante, confortable en marcha y con una modularidad muy atractiva. Como parece que el vehículo ya lo conoces adecuadamente, nos vamos a centrar exclusivamente en tus 'dudas'. Efectivamente, el Meriva, como otros modelos en Opel, acaba de estrenar el nuevo motor 1.6 CDTi, que sustituye al anterior 1.7 CDTi y le supera en todo: consumo, refinamiento y tecnología.

Ofrece dos niveles de potencia, 110 y 136 caballos, y te vamos a mostrar los datos registrados en ambas versiones por nuestro departamento técnico, para que elijas el que más se adecúe a tus necesidades. El más modesto tiene un valor de par menor, como es lógico (30,6 mkg frente a 32,7), y sus prestaciones son también algo más limitadas. La velocidad máxima es de 182 km/h frente a 197, pero lo más importante son los siguientes datos: en aceleración de 0 a 100 km/h el tiempo es de 12,1 segundos frente

a 11,0, y también necesita un segundo más para cubrir el primer kilómetro desde parado (33,9 frente a 32,9 segundos).

Más útiles son las mediciones en cuanto a recuperaciones se refiere. En este sentido, la variante de 110 caballos necesita 9,3 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad (por 7,9 del 136 CV), pero curiosamente la cosa se iguala si lo hacemos en 5ª (10,6 frente a 10,2 segundos).

En cuanto a los consumos, aunque Opel homologa los mismos en ambas versiones, la realidad es algo distinta. El más potente tuvo un consumo medio de 6,1 litros, frente a los 5,8 del 110 CV.

Si valoramos todos estos datos y comprobamos que la diferencia de precio entre ambas versiones es de apenas 250 euros, quizás la elección más lógica sea la versión de 136 caballos, más solvente en prestaciones y económicamente muy similar en cuanto a consumos y precio. Eso sí, la variante de 110 caballos también la puedes adquirir con el acabado de acceso Selective, que rebaja el coste hasta los 19.650 euros...

CONSULTAS RÁPIDAS



SI EL CONSUMIDOR COMPRA UN VEHÍCULO QUE RESULTA DEFECTUOSO, ¿PUEDE EXIGIR QUE SE LE ENTREGUE OTRO DISTINTO?

Los vehículos puestos a la venta conllevan una garantía legal de dos años para artículos nuevos o un año mínimo en el caso de productos de segunda mano. Para hacerla valer basta presentar el ticket o la factura de compra.

Además, podrán llevar una garantía comercial adicional ofrecida por el vendedor que deberá documentarse por escrito.

En base a la garantía legal, el cliente tiene los siguientes derechos: ante un producto que no se encuentre en perfectas condiciones, tiene derecho a pedir la reparación o la sustitución, correspondiendo al establecimiento elegir la opción menos perjudicial para él y siempre que satisfaga los derechos del consumidor. En todo caso, la sustitución no cabe en caso de que el producto fuera de segunda mano. Si el cliente no quedara satisfecho, pues el defecto vuelve a mostrarse, puede pedir la devolución del dinero o la rebaja en el precio.

BUENA PREGUNTA

LA GARANTÍA Y SUS PLAZOS

¿Desde cuándo se cuenta el plazo de la garantía que tienen los productos?

RESPUESTA

Al no ser necesario entrega de documento, el plazo de garantía cuenta desde la fecha que figura en la factura de compra. Sin embargo, en caso de que se selle un documento de garantía el plazo de dos años (o de un año en caso de artículos de segunda mano) contará desde esa fecha de sellado. Ese plazo de garantía, en caso de avería causada por defectos de origen, se ve interrumpido durante el tiempo que duren las reparaciones en taller y/o el tiempo que lleve al cliente obtener la sustitución de su vehículo, reanudándose a continuación. Aparte está el plazo para reclamar los defectos que surjan durante ese tiempo: ese plazo de reclamación es de tres años, contados desde la entrega, que suele coincidir con la fecha de la factura. El defecto debe ser comunicado al concesionario en los dos meses siguientes a aparecer.

LA GARANTÍA NO CONTEMPLA UN MAL USO DEL CONDUCTOR

¿Qué ocurre si el desperfecto se debe a la mala utilización del coche por parte del consumidor?

RESPUESTA

No está incluida en la garantía la reparación de un vehículo cuando sufre un desperfecto porque el consumidor no lo utiliza adecuadamente, puesto que ésta sólo cubre los daños causados por defectos de fabricación.

Corresponde al técnico encargado de la reparación valorar que la utilización del vehículo ha sido o no adecuada o si, por el contrario, el defecto que aparece es de origen. Si éste considera que el desperfecto no es un defecto de fabricación el establecimiento puede negarse a la reparación gratuita. Durante los seis meses siguientes a la compra se presume que el defecto que aparece en el vehículo es de origen, de forma que incumbe al concesionario vendedor demostrar que tales fallos han sido culpa del comprador. Sin embargo, pasados esos seis primeros meses, si el concesionario se negara a reparar, corresponde al cliente la obligación de probar que ese defecto del vehículo tuvo su origen antes de la compra. Para ello debe aportar el correspondiente informe pericial que refleje claramente tales pruebas técnicas. Este informe es fundamental si la reclamación quiere llevarse adelante en vía judicial. El consumidor que no esté conforme puede presentar una queja, mediante reclamación escrita dirigida al establecimiento vendedor.

Si la reclamación al establecimiento fuera imposible, sólo en tal caso cabe dirigirse al fabricante, aunque en la práctica en ocasiones se pide el auxilio de la marca. En

el caso de que el asunto no se resuelva favorablemente pueden denunciarse los hechos posteriormente ante los organismos de consumo, o si interesara y hubiera prueba suficiente para ello, cabría ir a la vía judicial, siempre que el tema sea viable y de cuantía elevada que compense los gastos del pleito.

LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE ES MENOR

¿Qué ocurre si el consumidor tiene parte de culpa cuando un vehículo defectuoso le produce un daño?

RESPUESTA

En los supuestos en que el consumidor haya actuado de forma negligente (por no haber seguido las instrucciones, por ejemplo) de manera que el daño producido por el vehículo defectuoso no se hubiera producido o lo hubiera hecho en menor medida, la responsabilidad del fabricante podrá reducirse o disminuirse en función de las circunstancias del caso. Igualmente se verá reducida la responsabilidad del fabricante si el daño causado fuera debido conjuntamente a un defecto del vehículo y a culpa de una persona de la que el consumidor o perjudicado deba responder civilmente (por ejemplo, los padres responden por los daños causados por los hijos). En cualquier caso, no serán admisibles las cláusulas de un contrato en las que se dispone que el fabricante de un producto no estará sujeto a responsabilidad si es defectuoso. Tampoco se admiten las cláusulas por las que se limita de alguna forma esa responsabilidad.



CONSULTAS RÁPIDAS

CITROËN C-ELYSÉE Y PEUGEOT 301

Antonio Suárez

Pues, efectivamente, se trata del mismo coche y ambos salen de la misma línea de montaje en la factoría que el grupo PSA tiene en Vigo. Ambos comparten mecánicas, chasis y genética en general, pero mientras el Citroën C-Elysée se comercializa en nuestro mercado, el Peugeot 301 sólo se fabrica y su producción se destina al exterior, especialmente al mercado

chino, donde lleva ocho meses vendiéndose. Por lo tanto, no podrás hacerte con el 301, pero sí con su gemelo en Citroën. Políticas de empresa...

EQUIVALENCIA MÁXIMA Y MÍNIMA DE UN NEUMÁTICO

Javier Torres

La ley fija en un +/-3% el porcentaje de equivalencia para la medida de un neumáticos. Es decir, al dar la rueda una vuelta completa la distancia recorrida por el neumático no

debe superar o reducir esa distancia en el porcentaje indicado anteriormente. Como los neumáticos que monta de serie tu Seat León 1.4 TSI de 125 caballos son unos 225/45 R17, las gomas más pequeñas a las que podrías optar serían unos 185/80 R13, que con la marca Federal te costarían unos 58 euros. Por contra la máxima medida homologada serían unos gigantes 285/25 en llanta de 20 pulgadas que Michelin ofrece por unos 435 euros la unidad.

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

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



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

LEGALITAS

ITALIANOS DE DISEÑO LOS LANCIA Y, URBANOS CON MUCHO ESTILO



120 km/h), por su atractiva presentación y por su precio aquilatado, y no tanto por su mecánica ruidosa o por sus fallos de terminación, o bien por causa de sus largos desarrollos.

Otro coche probado era el Suzuki Samurai Long Body (1.548.400 pesetas y 63 CV), o sea, un Samurai que medía 4,01 m de largo, lo que paliaba su escaso maletero y su limitada habitabilidad posterior. Este Suzuki ofrecía un buen manejo de su palanca de cambios, así como una mejor habitabilidad gracias a un maletero y espacio posterior crecidos. Sus defectos se referían a su capota ruidosa, al acceso a sus plazas traseras y a su caja reductora expuesta a las desigualdades del terreno.

La prueba comparativa enfrentaba al Lancia Y 10 Fire (1.059.509 pesetas y 46 CV) y al Lancia Y 10 GT ie (1.405.359 pesetas y 78 CV). Este coqueto coche, preferido del público femenino y urbanita a tope, reunía virtudes como su línea original, su facilidad de conducción o sus consumos (7,48 litros cada 100 km y 6,90 cada 100 km a 120 km/h respectivamente, en el Fire y en el GT), pero también tenía defectos como su cambio impreciso, su maletero reducido o los rebotes de su tren trasero.

Era noticia la aparición en nuestro mercado de una nueva motorización Ford para sus Sierra y Scorpio, los motores DOHC, unos 4 cilindros de doble árbol en cabeza que hacían uso de la técnica de la mezcla pobre, lo que era eficiente a nivel de rendimiento y de contaminación.

Otra novedad de aquellas fechas era una serie especial del Citroën AX 1.1, los AX Sapporo, blancos y ofrecidos en 3 y 5 puertas.

Nº 297

1 JULIO 1989

La portada



La portada de la revista, que incluía un dossier sobre el emblemático año 1992, daba cuenta de algunos de los modelos que serían importantes en ese año. Además, las pruebas del Suzuki Samurai, Austin Montego y la comparativa entre los Lancia Y.

También había novedades en la gama Peugeot 309, pues su portón trasero facilitaba más la carga y su extremo posterior ofrecía nuevas luces. Igualmente aparecía la versión 309 TD, con 78 caballos y el motor 1700 c.c. usado por los Citroën BX y Peugeot 405.

En lo deportivo cabía recordar el Rallye Maspalomas, ganado rotundamente por el BMW M 3 de Ponce y León.

En el Jarama se corrió el Campeonato Mundial de Sport Prototipos, resultando ganador el Sauber Mercedes C 9 de Schlessler y Mass.

Probamos el primer 'TDI'

Aunque en realidad no se conocía como TDI, denominación del Grupo VW, ni era el primer inyección directa —honor que recaía en el Fiat Croma TD ID—, el Austin Montego 2.0 DSI turbo era el primer inyección directa a la venta en España. Y nosotros lo probábamos.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Motor 16 probaba un coche históricamente muy importante: el primer turismo diesel de inyección directa a la venta en nuestro mercado, dos años antes de la llegada de los conocidos TDI del grupo Volkswagen. Ese coche importante, presentado poco

después del primer TDI, el Fiat Croma TD ID, aún no en venta en España, era el Austin Montego 2.0 DSI turbo (2.220.289 pesetas y 81 CV). Este novedoso automóvil, 'con sabor a gasolina', destacaba por sus consumos muy bajos (7 litros cada 100 km a

Lee este número en 'La máquina del tiempo'
www.motor16.com/revistas

¿Un Amigos?



Si, de



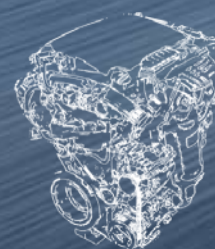
TORRE de BARREDA

www.bodegas-barreda.com



NUEVO PEUGEOT 308 SW

NUEVOS MOTORES ECO-EFICIENTES BLUEHDi Y GASOLINA PURETECH



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

Gama Nuevo Peugeot 308 SW: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,2 hasta 5,2. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 85 hasta 119.

PureTech

BLUEHDi

Amplía tus sensaciones con la tecnología más avanzada e innovadora: los nuevos motores gasolina turbo PureTech S&S, con sólo 1,2l de cilindrada, ofrecen 130 cv de potencia y permiten disfrutar del 95% del par motor entre 1.500 y 3.000 revoluciones por minuto. Y los nuevos motores BlueHDi, al asociar de manera exclusiva la SCR (Selective Catalytic Reduction*) y el FAP con aditivo, permiten reducir el consumo y las emisiones de CO₂ hasta 3,2l/100 km y 85 g/km en su versión de 120 cv.

*Reducción Catalítica Selectiva.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

NUEVO PEUGEOT 308 SW

MOTION & EMOTION



PEUGEOT