

1,30
1€

Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE MÓNACO DE F-1:

LA VICTORIA DE ROSBERG ELEVA
LA TENSION
EN MERCEDES



Salón de Madrid
Nissan desvela
el Pulsar

Al volante:
Seat León Ecomotive
y Skoda Octavia G-TEC



Nº 1.595
Del 27 de mayo
al 2 de junio de 2014

Prueba exclusiva

BENTLEY CONTINENTAL GTC LUJOSO Y BRUTAL

V8 S
528 CV



Los secretos del nuevo VW Passat al descubierto

- ▶ Gasta un 20% menos
- ▶ Motor TDI biturbo 240 CV
- ▶ 85 kilos más ligero



Y además
MERCEDES
CLASE C ESTATE



A fondo

Opel Meriva 1.6 CDTI 136 CV Ahora con un gran motor

RENAULT CAPTUR

CAPTURA LA VIDA

EL CROSSOVER FABRICADO EN ESPAÑA



100% PERSONALIZABLE
MOTORES ENERGY STOP&START
R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

Renault España YouTube Renault ESP



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

Gama Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,4. Emisión CO₂ (g/km) desde 95 hasta 125. Equipamientos según versiones.

Renault recomienda elf

DRIVE THE CHANGE



entre nosotros

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



El yerno de Aznar se pone las pilas

La filosofía de la Fórmula E mezcla automovilismo, medio ambiente, sostenibilidad... Un espectáculo alejado de lo que conocemos hasta ahora.

A nadie se le escapa que el automovilismo es un deporte-espectáculo que mueve mucho dinero. No sólo por lo que se dejan millones de aficionados en las distintas carreras, sino además por las abultadas cifras que se manejan en la mercadotecnia. Una cuestión que conoce muy bien Alejandro Agag, yerno de José María Aznar. De hecho, cuando en 2001 dejó la política para casarse con la hija del ex presidente y dedicarse a los negocios, ya tenía contactos con lo más grande de la alta competición. Esto le permitió, con una inversión de cero euros, ser el negociador del Mundial de Fórmula 1 que terminaría en Telecinco. Desde entonces su relación con Flavio Briatore y Bernie Ecclestone entre otros le han proporcionado operaciones muy ventajosas.

Ahora Agag vuelve a ponerse las pilas, nunca mejor dicho, y anuncia la próxima llegada de la F-1 eléctrica, bautizada como Fórmula E. En este caso, los monoplazas serán igual para todos y estarán bajo la supervisión de una marca líder en eléctricos como es Renault. El prototipo, homologada por la FIA, se ha denominado SPARK-Renault SRT OIE y el campeonato constará de diez carreras que comenzarán el 15 de septiembre y van a discurrir por el centro de las grandes ciudades del mundo. Esto va a permitir lanzar un mensaje claro de sostenibilidad, rendimiento y medio ambiente en las grandes urbes. Eso sí, con unas velocidades que alcanzan los 250 km/h y una aceleración de cero a 100 en tres segundos. En resumen, una filosofía de espectáculo que se aleja de lo conocido hasta ahora, pero puede tener bastante más recorrido que lo que imaginábamos en 2012, cuando se habló de esto por primera vez. Además con socios como Virgin, -con un magnate como Richard Branson al frente-, el éxito parece estar asegurado. Máxime si se puede contar con Rupert Murdoch y la posible retransmisión para EEUU y 80 países más. También parecen estar asegurados los pilotos. Desde Jarno Trulli, Nick Heidfeld o Sebastien Bourdais, hasta Jaime Alguersuari. Cuentan que el piloto catalán está feliz con este nuevo reto. Algo que además de alegrarnos, es de justicia. Por lo demás entendemos que para convertir este nuevo invento en un gran espectáculo, va a ser necesario añadir diferentes planes de ocio para grandes y pequeños.

no te lo pierdas

EL NUEVO www.motor16.com

Hace unas semanas os anunciábamos nuestra asociación con Noxvo para dar un salto adelante en el mundo digital. Y el primer fruto de esta asociación es la renovación del diseño -y también de la parte interna- de nuestra web www.motor16.com. La nueva web ofrece un diseño moderno, limpio, con mayor facilidad de lectura y al mismo tiempo más atractivo. Pero no sólo eso, también ofrece una mayor integración entre medios y buscadores, redes sociales y una mayor rapidez de carga. Pasos fundamentales, todos ellos, para conseguir la mayor y mejor difusión en un canal como internet.

Los que la visitáis habitualmente habéis notado el cambio y nos habéis hecho llegar vuestras opiniones y también vuestras sugerencias. Y algunos también habéis echado en falta contenidos que estaban disponibles. Nos disculpamos por esas ausencias -nos hubiera gustado arrancar con todo- pero hemos pensado que era mejor demostrar el cambio. Y eso es lo que hemos pretendido. Pero no os preocupéis, porque en pocos días volverán a estar disponibles secciones como 'La máquina del tiempo', el buscado de precios nuevos, el histórico de las pruebas publicadas... En fin, en pocos días volveréis a ver y a disfrutar de todo Motor16.com aunque, eso sí, con una nueva imagen.

Muchas gracias por vuestra fidelidad.



no te lo pierdas

EL PASSAT DEL FUTURO

Ya lo hemos comentado a veces que esto de ser periodista del motor tiene muchos encantos, algunos tan interesantes como disfrutar de todos los procesos de creación de un coche. Eso es lo que esta semana nos ha llevado hasta Alemania, donde hemos podido empezar a 'degustar' cómo será el futuro Volkswagen Passat, uno de esos modelos que lleva años marcando tendencias. Es verdad que no lo hemos podido ver aún, pero ya empezamos a adivinar algunas de sus cualidades. Eso nos permitirá, cuando se lance, poder hablar con propiedad y con conocimiento de causa de un coche. Ventajas de esta profesión.

Construcción ultraligera: Innovadora construcción en acero superligero



Síguenos en...



@motor16_ /Motor16



Motor16.tv
Motor16.com



DE BUENA FUENTE

8 TOYOTA

Motores más 'pequeños'

Los futuros motores pequeños de gasolina concebidos por Toyota

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

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

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

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

© Motor 16, Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



ganarán en eficiencia gracias a la generalización del ciclo Atkinson con altas relaciones de compresión, una combinación no utilizada hasta ahora.

9 PEUGEOT 308

El 'Car of the Year' coge velocidad

Al Peugeot 308 le sienta bien el título de Coche del Año en Europa 2014. De momento son ya 90.000 los clientes que han decidido adquirirlo, marcando así un buen inicio de su carrera. Pero los mejores resultados llegarán en el futuro.

QUÉ PASA

10 SALÓN DE MADRID

Se presenta el Nissan Pulsar

El salón de la capital ha visto cómo, de manera virtual, Nissan ha mostrado su modelo compacto, el Pulsar, un coche que se fabricará en la factoría de Barcelona y que pretende competir entre los modelos más vendidos.



CUATRO RUEDAS

18 BENTLEY CONTINENTAL GTC V8 S

Exclusivo en todo

No hay un descapotable así en el mercado; un modelo capaz de combinar magistralmente el lujo y la exquisitez con las máximas prestaciones y el rendimiento brutal de su motor V8 de 528 caballos de potencia.



CUATRO RUEDAS

26

SEAT LEÓN ECOMOTIVE

El León más ahorrador

Nunca un Seat había gastado tan poco. Y es que el nuevo León Ecomotive homologa 3,3 l/100 km, una cifra que le sitúa entre los líderes del ahorro sin restarle aptitudes en otros capítulos. Y lo mejor es que esta variante está disponible, ofreciendo el mismo consumo, en las tres carrocerías del León

28 SKODA OCTAVIA G-TEC

Con gas o gasolina

Skoda lanza un Octavia G-TEC movido por gas natural que con un nuevo motor 1.4 TSI de 110 caballos consigue homologar una autonomía de 1.330 kilómetros. Recorrer 100 kilómetros con el Octavia movido por GNC cuesta 3,5 euros, la mitad que hacerlo movido por gasolina y 1,6 euros más barato que hacerlo con un coche diésel.



30 OPEL MERIVA 1.6 CDTI 136 CV

Un gran salto adelante

A la gama del Meriva le faltaban unos motores acordes para sacar lo mejor de un modelo con grandes virtudes, pero con unos propulsores que no estaban a su altura. Este nuevo diésel confirma que ese paso se ha dado y gracias a su excelente

EN PORTADA

16 MERCEDES C ESTATE

Nueva estrella en la familia

La nueva Clase C ya tiene versión familiar. El C Estate llegará al mercado después del verano, con toda la tecnología de vanguardia que ya ha estrenado el sedán. Ofrece un diseño similar pero con una mayor versatilidad y capacidad de carga. Contará con motorizaciones de hasta 333 caballos y más adelante llegará también una versión híbrida.



rendimiento, multiplica las virtudes del monovolumen fabricado en Zaragoza.

+ INTERESANTE

36 VOLKSWAGEN

Los secretos del Passat

La nueva generación de la berlina alemana llega al mercado el 3 de julio. Nosotros aún no la hemos podido ver, pero ya conocemos muchos de los secretos que incorporará.

DE CARRERAS

40 G.P. DE MÓNACO FÓRMULA 1

Rosberg sube la tensión

A falta de alguna emoción en una temporada absolutamente dominada por Mercedes, la pelea entre Rosberg y Hamilton es lo único que da 'vidilla' a un campeonato y unas carreras sin más historia que el aplastante dominio alemán.

44 A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

De principio a fin

De buena fuente	8
Qué pasa	10
En portada	16
Cuatro ruedas	18
La semana	34
+Interesante	36
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

BENTLEY	18
MERCEDES	16
NISSAN	12
OPEL	30
PEUGEOT	9
SEAT	26
SKODA	28
TOYOTA	8
VOLKSWAGEN	36

SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



NUEVO PEUGEOT 308 SW

NUEVOS MOTORES ECO-EFICIENTES
BLUEHDI Y GASOLINA PURETECH



DESDE

15.900€

PLAN PIVE INCLUIDO

CON EL NUEVO MOTOR 1.2L PureTech 130 S&S



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

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.

BLUEHDI

*Reducción Catalítica Selectiva.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PVP recomendado en Península y Baleares de 15.900€ para un Nuevo 308 SW Access 1.2L PureTech 130 S&S (impuestos, transporte, descuentos y Plan PIVE incluidos) para clientes particulares que financien a través de Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. Oferta no acumulable y válida hasta el 31/05/2014. Consulte condiciones en su concesionario. Modelo visualizado Nuevo 308 SW Allure con opciones. Plan PIVE-5 en gama Nuevo 308 sujeto a condiciones de dicho plan.



NUEVO PEUGEOT 308 SW



▲ El motor del Lexus RC F funciona en ciclo Atkinson a velocidades de crucero.

Ciclo Atkinson para los futuros 1,0 y 1,3 litros Toyota comprime sus motores pequeños

Los futuros motores pequeños de gasolina concebidos por Toyota ganarán en eficiencia gracias a la generalización del ciclo Atkinson con altas relaciones de compresión, una combinación no utilizada hasta ahora. El ciclo Atkinson, que retrasa el cierre de las válvulas de admisión manteniéndolas parcialmente abiertas durante la fase de compresión, ha sido utilizado con éxito en los motores de los modelos híbridos por su bajo consumo.

A partir de 2015, Toyota iniciará la producción de una nueva generación de motores de gasolina 1,0 y 1,3 litros, respectivamente de 3 y 4 cilindros. El objetivo principal es incrementar su eficiencia térmica respecto a las generaciones actuales, mejorando las emisiones y los consumos, sin renunciar al agrado de conducción.

Ya en 2012 Toyota presentó en el Salón de Ginebra el concepto FT-Bh, un híbrido dotado de un motor de gasolina de 2 cilindros, que anticipaba las claves futuras: «Se trata de un pequeño motor de gasolina, de ciclo Atkinson, con una relación

de compresión de 13:1, construido enteramente en aluminio», comentaba a Motor 16 Atsunori Kumagai, jefe de grupo de la División Avanzada de Motores. Tales características son las que ahora afrontan el proceso de su fase final de puesta a punto, con esa elevada relación de compresión que permitirá obtener más potencia y par motor de lo que es habitual en el ciclo Atkinson.

El futuro motor 1.0 de 3 cilindros tiene una relación de compresión de 11,5:1, y su eficiencia térmica es del 37 por ciento. Toyota afirma que mejora en un 10 por ciento la economía de consumo del actual tricilíndrico.

Por su parte, el 4 cilindros 1.3 eleva la relación de compresión hasta 13,0:1,

y su eficiencia térmica alcanza el 38 por ciento, frente al 35 por ciento de un motor actual equivalente. Se sitúa así casi al mismo nivel de eficiencia que el motor de ciclo Atkinson del Toyota Prius, y su mejora en economía de consumo llegará al 15 por ciento con el añadido del sistema 'Stop-Start'.

Sin embargo, la imparable evolución por la que pasan los modernos motores de gasolina no se conformará con eso: la futura generación Prius podría alcanzar el 40 por ciento de eficiencia térmica.

De vuelta al motor del FT-Bh, queda claro que se trataba de un banco de pruebas para esta nueva generación, llamada a tener mayor difusión que un bicilíndrico. Y como nos de-

prestaciones, con una cilindrada reducida y sin recurrir a sistemas de inyección directa o sobrealimentación.

Los nuevos motores Toyota mostrarán otros cambios respecto a sus equivalentes actuales: cámaras de combustión, conductos de admisión,

► Toyota lanzará a partir de 2015 una nueva familia de motores de pequeña cilindrada, en los que se combinará el ciclo Atkinson con una elevada relación de compresión.



cía Koji Makino, ingeniero jefe del FT-Bh, hoy se confirma que «muchas de las particularidades del motor del FT-Bh pasarán a la producción en serie en el futuro, a partir de 2015».

Entre otros modelos, Toyota también utiliza el ciclo Atkinson a determinados regímenes de uso del coupé Lexus RC, cuyo motor es el más potente V8 de producción en la historia del grupo japonés.

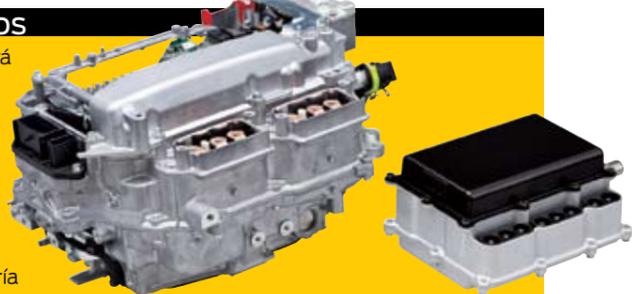
La combinación de dicho ciclo y una elevada relación de compresión permitirá obtener un óptimo equilibrio entre economía de consumo

disminución de rozamientos internos, peso reducido, sistema de recirculación de gases de escape... El 4 cilindros de 1,3 litros dispondrá asimismo del sistema de distribución variable VVT-IE.

Los motores Atkinson 1.0 y 1.3 se espera que equipen a los próximos Aygo, Yaris y Auris. A este respecto, Toyota precisa: «Los motores serán utilizados en modelos parcialmente rediseñados en el futuro, y un total de 14 nuevas variantes de motores serán introducidas globalmente a partir de 2015».

Mejoras también en los híbridos

Entre las próximas evoluciones que Toyota adoptará en sus modelos híbridos está una nueva unidad de control de energía PCU, con semiconductores de carburo de silicio más eficientes que los actuales para disminuir la resistencia al paso de la corriente. La nueva PCU reducirá su tamaño en un 80 por ciento y mejorará el consumo de combustible en un 10 por ciento. La PCU es la encargada de suministrar la potencia de la batería al motor eléctrico, y de enviar la energía generada durante las retenciones a la batería.



▲ Unidad de control de energía PCU de los futuros híbridos Toyota, más eficiente y ligera.



Alberto Mallo
amallo@motor16.com



de conducción es uno de los más innovadores del momento en su categoría», dice Hakan Matson.

El éxito de la internacionalización depende también de la correcta elección de los modelos a fabricar. En el futuro, Peugeot va a reducir su gama para hacerla más rentable, pero,

Peugeot espera vender 300.000 unidades anuales del 308

El 'Car of the Year' coge velocidad

Al Peugeot 308 le sienta bien el título de Coche del Año en Europa: Car of the Year 2014. De momento son ya 90.000 los clientes que han decidido adquirirlo, marcando así un buen inicio de carrera. Pero los mejores resultados llegarán en el futuro.

La internacionalización ha sido uno de los puntos débiles de la marca Peugeot en los últimos años, a pesar de haber cumplido un importante papel de pionera el siglo pasado en algunos mercados africanos, Argentina, etc. Philippe Varin, antecesor del actual presidente Carlos Tavares, ya reconocía hace 3 años en una entrevista concedida a Motor 16 la necesidad de posicionarse en China, Brasil e India.

A corto plazo, el 308 será la principal herramienta de Peugeot en esa estrategia de internacionalización. Lanzado en Europa con las carrocerías berlina 5 puertas y SW, pronto debutará en China bajo la denominación 408, que es la versión Sedán del 308 europeo con distancia entre ejes alargada. Para este 408, la previsión es

fabricar 100.000 unidades anuales, que se añadirán a las 300.000 del 308 cuando haya alcanzado su velocidad de crucero en todos los mercados.

¿Qué tiene este nuevo Peugeot para que sus expectativas sean tan favorables? Permítanme reproducir unas palabras del prestigioso periodista sueco Hakan Matson, presidente del Jurado del Car of the Year, pronunciadas hace dos semanas en la ceremonia oficial de entrega del premio a Peugeot: «Tecnología francesa a su mejor nivel... y mucho más. Sólo hay que echar una mirada al interior del 308, donde una mirada de botones ha sido sustituida por una moderna pantalla; o sentir sus motores, con un diesel que baja las emisiones de CO₂ a

82 g/km. Son datos propios de un híbrido, pero sin los costes de un híbrido».

Al hilo del modelo premiado, Hakan Matson recordó asimismo algunos de los criterios que más se valoran en esta elección: «El 308 tiene mucho de innovación, pero la buena noticia es que se trata de una tecnología asequible para muchos clientes. Combina, pues, la innovación tecnológica y el valor/precio. Y actualmente, éstos son los dos principales factores para ser juzgados sobre los candidatos del 'Car of the Year', de acuerdo con nuestros Estatutos. En base a ello, no es una sorpresa que el Peugeot 308 haya sido el 'Car of the Year 2014'».

El éxito o fracaso de la internacionalización de una marca de automóviles depende en gran medida de su diseño. En este sentido, Peugeot ha retomado la iniciativa no sólo en estilo exterior sino también en estilo interior: «El 308 muestra un brillante interior; el extremadamente funcional puesto



▲ Hakan Matson, presidente del Jurado que otorga el premio Car of the Year, destacó la innovación tecnológica y la relación valor/precio como factores principales de este trofeo y del Peugeot 308.

según nos han confirmado sus directivos, seguirá fiel, entre otros, a los dos tipos de carrocería que más se demandan en China: berlinas clásicas de 3 volúmenes (al estilo del concepto Exalt) y 'crossovers' o SUVs. Estos modelos cumplirán un papel fundamental para complementar el éxito de los actuales 208, 2008, 308 y 3008. Seguramente sus ingenieros, diseñadores y todos aquellos que intervengan en su desarrollo tendrán como referencia las palabras de Hakan Matson: «El nuevo 308 vuelve a situar a la marca francesa en lo más alto de este segmento por diseño, tecnología y placer de conducción». Ése es el desafío de los futuros modelos Peugeot.



► A partir del mes de junio, el Peugeot 308 se fabricará a un ritmo de 1.563 unidades diarias en la planta francesa de Sochaux.

MERCEDES TRANSCONTINENTAL

Hito histórico para el Mercedes Clase C, que será el primer modelo de la marca que se construya en cuatro continentes. Actualmente ya se fabrica en Alemania y en África del Sur. Más adelante se hará también en Tuscaloosa (EE UU) y Pekín (China)

MÁS RENAULT CROSSOVER

La gama crossover Renault se enriquecerá no sólo con el sucesor del Koleos, que se fabricará en España sobre la plataforma CMF, sino también con un posible modelo más pequeño que el Captur, parcialmente anticipado por el concepto Kwid.

MERCEDES A LO GRANDE

Los visitantes que estuvieron en el Stand de Mercedes del Salón de Madrid pudieron contemplar por primera vez el Clase V y hacerse mil fotos con toda la gama incluidos las versiones AMG. Destacaba la presencia de la nueva Clase C, así como la exitosa Clase A. El stand de la marca alemana ocupaba prácticamente un pabellón de Ifema.



RELANZAMIENTO DE MOTOR16.COM

En Motor 16 aprovechamos el Salón del Automóvil de Madrid para relanzar nuestra web tras asociarnos con Noxvo, una red de medios de comunicación especializados en internet con más de 7,7 millones de usuarios únicos, más de 12,9 millones de visitas y 35,6 millones de páginas vistas al mes. Durante la muestra, los visitantes de nuestro stand pudieron participar en varios sorteos tras visitar la página.



VOLVO SISTEMA DE SEGURIDAD INFANTIL

German López Madrid, Presidente de Volvo y de ANIA-CAM muestra a las autoridades que inauguraron el Salón del Automóvil de Madrid el nuevo proyecto de asiento infantil hinchable desarrollado por Volvo. Lopez Madrid explicó las ventajas de este avance en presencia de Ignacio González, Ana Botella y Jose María Alvarez del Manzano entre otros. El asiento incluye un innovador sistema de bombeo silencioso y una estructura muy eficaz. Pesa menos de 5 kilos, la mitad que los asientos actuales, se hincha en menos de 40 segundos y está conectado por Bluetooth lo que permite hincharlo por control remoto. La marca sueca contó con la presencia en el salón madrileño de Lotta Jakobsson, integrante del equipo que ha desarrollado este revolucionario asiento infantil.



▲ German López Madrid muestra el asiento hinchable a las autoridades.

Salón del Automóvil de Madrid 2014
El concesionario más grande

Hoy en día hay mucha más gente dispuesta a cambiar de coche a corto y medio plazo que hace un año. Y es tan cierto como que en el primer trimestre del año las matriculaciones han aumentado un 11,8 por ciento y que se han cosechado las mejores cifras de ventas de los últimos cuatro años con un aumento del 16,2 por ciento. Este año el Salón del Automóvil de Madrid ha querido convertirse en

una muestra ante todo comercial, un salón que ha pretendido dinamizar las ventas con un despliegue de modelos y ofertas difícil de rechazar para alguien que desea comprarse un coche. Con descuentos de hasta 2.000 euros en algunos modelos y la posibilidad de probar prácticamente todos los coches, la muestra madrileña ha sido un éxito comercial como no podía ser de otra forma en

un ambiente positivo que parece que deja atrás ya los nubarrones de la crisis en el sector. Buena muestra de esta filosofía es el despliegue realizado por Mercedes que además de tener la superficie más grande con 2.000 metros cuadrados, contaba con 30 coches expuestos, 26 coches de pruebas, 30 vendedores entre semana, 40 en fin de semana, disc-jockey y un total de 100 personas

contando todo el personal desplazado para el evento. La marca de la estrella no suele hacer descuentos, sin embargo con motivo del salón, ampliaba el periodo de mantenimiento y

garantía hasta los 4 años. Es sólo un ejemplo, el más llamativo, pero el resto de las 28 marcas presentes de una u otra forma en el salón, también se han volcado en una clara opor-



▲ El Circuito Internacional de Enzo y Dino Ferrari en Imola acudía al salón con algunas piezas italianas de alto nivel.



▲ Mazda presentó su nuevo Hazumi, un concept que avanza lo que será el inminente Mazda 2. Por su parte Lexus comunicaba el precio de su RC F, disponible desde 86.700 euros.



tunidad de reactivar sus ventas. En cuanto a novedades poca cosa en lo relativo a modelos de relevancia a

nivel mundial pero sí interesantes para el público que acudía a la exposición. Una muestra animada por los coches de la colección

de Teo Martín enmarcados en la exposición Madrid Motor Days y un buen número de actividades que pusieron la nota de color.



▲ Lotta Jakobsson es la responsable senior del departamento técnico de seguridad de la marca Volvo e integrante del equipo que ha desarrollado la silla hinchable.

GENESIS, UN HYUNDAI DE 67.000 €

Hyundai va a vender algunas unidades en España de su buque insignia, la berlina Genesis con 5 metros de longitud. Este modelo 'premium' cuenta con un motor V6 de 3,8 litros de cilindrada y 315 caballos de potencia asociado a un cambio automático de 8 marchas y a la tracción total. El Genesis lleva absolutamente todo el equipamiento posible, aunque cuesta 67.000 euros.



DANI SORDO Y MARC MARTÍ EN MADRID

Dani Sordo y su copiloto Marc estuvieron en Madrid firmando autógrafos al lado de su Hyundai i20 de rallys. Dani aseguró que Hyundai tiene un coche robusto y con gran potencial y es muy optimista de cara a futuras pruebas.

HONDA CIVIC BLACK EDITION

Por 26.000 euros Honda comenzará a vender el mes que viene esta versión especial de su Civic que la marca nipona presentó con ocasión del Salón de Madrid. Cuenta con el motor 1.6 i-DTEC de 120 caballos y con una estética específica que incluye alerones, apariencia de fibra de carbono y llantas de 18 pulgadas.



Marco Toro, Director General de Nissan Iberia durante la presentación virtual del nuevo Pulsar durante el primer día del Salón del Automóvil de Madrid.



▲ Los faros de LED será una de las exclusivas opciones del Pulsar.

la innovación y el dinamismo de sus otros productos lo que le ha llevado a utilizar el avanzado Escudo de Protección Inteligente. Esto incluye elementos como el Sistema de Frenada de Emergencia, el Detector de Movimiento, la Cámara 360°, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril, o el Control del Ángulo Muerto. Algunos de estos sistemas se montan por primera vez en un modelo del segmento del Pulsar. Además, el Pulsar puede contar con la segunda generación del sistema NissanConnect con integración completa de los teléfonos Smartphone, el software Google Send-to-car y el acceso a una amplia gama de

Nissan Pulsar
Estreno virtual del **Nissan más importante** desde el Qashqai

Iba a ser la novedad más importante del Salón de Madrid y Nissan la había anunciado a bombo y platillo, pero finalmente no pudo ser y la novedad llegó vía internet y se pudo ver solo a través de pantallas gigantes. Nissan necesitaba un modelo compacto como el comer. El éxito del Qashqai es abrumador, pero una gama no puede estar compuesta por un solo coche que tire de la marca. El Note y el recién llegado X-Trail ya van completando el proceso pero Nissan prepara para el próximo otoño el lanzamiento de una verdadera pieza clave de su gama. Se trata de un modelo del segmento compacto al que ha denominado Pulsar y que fabricará en España para to-

da Europa. El nuevo modelo de la marca nipona tiene un tamaño generoso, de hecho con sus 4,38 metros mide lo mismo que un Qashqai y supera en longitud a casi todos sus rivales (un Seat León mide por ejemplo 4,26 metros). También ocurre lo mismo con su distancia entre ejes que con 2,70 metros es la más larga del segmento e incluso mayor que la del todocamino Qashqai. Esto según Nissan ha permitido aumentar el tamaño de las plazas traseras, hasta superar a numerosos contrincantes.

El Pulsar va a utilizar mecánicas ya vistas en los modelos más recientes. En gasolina hablamos del 1.2 DIG-T de 115 caballos. Y en diésel del 1.5 dCi de 110

caballos que en este caso podría haber homologado un consumo medio de alrededor de 3,5 l/100 km y unas emisiones por debajo de los 95 g/km. A primeros de 2015, la oferta mecánica se completará con algunos motores más entre los que se encuentra un 1.6 Turbo

de 190 caballos, lo que convertirá al Pulsar en un auténtico GTI. Además de la caja de cambios manual, el nuevo compacto de Nissan dispondrá opcionalmente de la avanzada transmisión automática XTronic.

Pero Nissan quiere imprimir a su nuevo compacto



▲ La mayor batalla del segmento permitirá al Pulsar ofrecer buenas plazas traseras y un magnífico maletero.

apps. Otro equipamiento bastante exclusivo en este segmento son los faros de LED que tienen la ventaja de necesitar un 50 por ciento menos de energía

que las tradicionales bombillas halógenas. Nissan no ha avanzado lo que podría costar el Pulsar, pero aseguran que tendrá unos precios muy competitivos.

► El Pulsar de Nissan tiene el ADN de los últimos modelos de la marca



MÉGANE R.S. 275 TROPHY

Renault comercializará la nueva serie limitada R.S. 275 Trophy de su Mégane más dinámica en unos 20 países, entre ellos el nuestro. Su motor 2.0 turboalimentado pasa de 265 a 275 CV, a 6.800 rpm, y el par máximo es de 36,7 mkg entre 3.000 y 5.000 rpm. Consume 7,5 l/100 km de media, tiene unas emisiones de 174 g/km, incorpora el chasis deportivo Cup y estrena un escape de titanio firmado por Akrapovic. Tanto el exterior como el interior se personalizan, y las primeras unidades llegarán en septiembre.



Wörthersee Tour 2014

Las firmas del Grupo Volkswagen afrontan su cita más sorprendente

En unos días se celebra una nueva edición del Wörthersee Tour, cita que reúne a los incondicionales de las marcas del grupo Volkswagen, y las novedades que allí se verán empiezan a desvelarse. La primera fue Audi, que acudirá al evento con el A3 Clubsport Quattro Concept, basado en el S3 Sedán de serie pero con un 2.5 TFSI de cinco cilindros que rinde 525 CV y 61,2 mkg. Se trata de

un coche 'de verdad', pues la firma de los aros hace públicos sus datos técnicos: 1.527 kilos de peso, paso de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y 310 km/h de velocidad. Además, equipa discos de freno carbocerámicos, transmisión S tronic de siete marchas y suspensión rebajada 10 milímetros.

Junto a él, Skoda mostrará el 'concept car' CitiJet, creado por 16 aprendices

de la Escuela de Formación Profesional de la marca checa a partir del Citigo, y Volkswagen hará lo propio con el Golf GTI Roadster Vision Gran Turismo, destinado a la sexta generación del juego de PlayStation. El toque español viene de la mano de Seat, que sorprenderá con su Ibiza Cupster, biplaza sin techo y con parabrisas envolvente basado en el Cupra DSG de 180 CV.



Las marcas de Volkswagen dan rienda suelta a la imaginación en el Wörthersee Tour. Este año, Seat Ibiza Cupster, Skoda CitiJet, Audi A3 Clubsport Quattro y Volkswagen Golf GTI Vision Roadster GT.

Estrena dos nuevos 3.0 V6 TDI Muchos cambios en el Audi A7 Sportback

Nuevas ópticas delanteras y traseras –la tecnología LED es ahora de serie, como los intermitentes de dirección con señalización dinámica–, cambios en parrilla frontal y paragolpes, salidas de escape rediseñadas o un interior que estrena colores y sistemas de infoentretenimiento inéditos son las principales modificaciones 'visibles' del A7 Sportback, un coupé de

cinco puertas y maletero de 535 litros que adopta los nuevos V6 TDI 3.0 Clean Diesel, uno con 218 CV –en versión Ultra gasta 4,7 l/100 km– y otro con 272 CV. Por encima sigue habiendo un 3.0 TDI Biturbo –ahora de 320 CV–, mientras que la gama de gasolina se compone de un 2.0 TFSI con 252 CV y un 3.0 TFSI con 333, además del S7 de 450 CV.

En las versiones de tracción delantera, el cambio DSG sustituye al Multitronic. El S7 Sportback sigue equipando el V8 4.0 TFSI con sistema de ahorro CoD.



¿VAS O VIENES?



Bendita contradicción.

Audi A3 Adrenalin desde 19.500 €.
O disfrútalo por 199 €/mes*
Entrada 5.909 €. Cuota final 9.186 €. TAE 9,21%.

¿Vas o vienes? ¿Te gusta ir solo, acompañado o muy bien acompañado? ¿Sabes dónde ir, o prefieres dejarte llevar? A veces, las contradicciones, significan tenerlo todo sin renunciar a nada. Así es el Audi A3 Adrenalin. Un modelo con el que no tendrás que elegir, porque disfrutarás del acabado deportivo S line, llantas de 17", motores más eficientes, tamaño compacto para la ciudad y una gran capacidad para cuando te escapes de ella, y ahora además con 4 años de mantenimiento incluido. Audi A3 Adrenalin. Disfruta tus contradicciones. www.audi.es/a3adrenalin

Audi A3 de 110 a 184 CV (81 a 135 kW). Emisión CO₂ (g/Km): de 85 a 149. Consumo medio (l/100 Km) 3,2 a 6,5. Información Audi: 902 45 45 75.

/audispain

Red de Concesionarios Oficiales Audi

*PVP recomendado para Península y Baleares para Audi A3 Adrenalin 1.2 TFSI 110 CV (81 kW) (IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional y Plan PIVE 5 incluidos) para clientes particulares, empresas y autónomos que financien a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 11.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Mantenimiento Audi incluido durante 4 años o 60.000 km. Con la modalidad "Opción Futuro" también puede tenerlo por 199 € al mes en 35 cuotas, con una entrada de 5.909 € y si lo desea podrá cambiarlo por otro modelo, devolverlo, o quedárselo pagando la cuota final. Cuota final: 9.186 €. TAE 9,21%. TIN 7,50%. Comisión de apertura 407,75 €. Precio total a plazos 22.482 €. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 30/06/2014. Audi Financial Services es una marca comercializada por VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC.

A la vanguardia de la técnica

El cliente puede elegir tener la estrella en el capó o en la parrilla. Se ofrecerá el acabado Avantgarde, antesala de la futura variante AMG con unos 450 CV de potencia.



Una estrella entre la familia

Ya tenemos entre nosotros la variante familiar de la cuarta generación del Mercedes Clase C, la cual sigue fiel a la denominación Estate. Presenta un diseño acorde a la berlina, pero su zaga ofrece una mayor versatilidad y capacidad de carga. Llegará a los concesionarios tras el verano.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hace un par de meses que llegó la cuarta generación del Mercedes Clase C, y sabíamos que era cuestión de tiempo que apareciera esta variante Estate, que man-

tiene el atractivo diseño de la berlina. Como ésta, se podrá adquirir con tres terminaciones, dos tipos de parrilla frontal –con o sin estrella–, utiliza masivamente el aluminio –es hasta 65 kilos más li-

gero que antes–, y contará con lo último en sistemas de seguridad bajo la denominación Intelligent Drive.

Pero el atractivo del nuevo Mercedes C Estate reside en su zaga, donde encon-



◀ El diseño interior no varía respecto a la berlina. Podrá contar con el Touchpad central desde el que manejamos el sistema de navegación, la radio... Se podrá configurar al gusto del cliente. La capacidad del maletero oscila entre los 490 y los 1.510 litros.



tramos un portón que puede contar con apertura y cierre eléctrico. También se puede solicitar el acceso sin manos, con el que podemos abrir o cerrar esa quinta puerta pasando el pie bajo el paragolpes, muy útil cuando llegamos cargados.

Mercedes no dice si el nuevo C Estate cuenta con la luna trasera abatible, algo práctico cuando aparcamos muy cerca de una pared.

Pero de lo que presume es de tener un maletero con 490 litros de capacidad, lo que le deja en un término medio en el segmento 'premium' –sólo el Serie 3 Touring le supera con 495 litros–. Son 10 litros más que la berlina y 5 litros más que su antecesor, al que aventaja en tamaño. Y es que esta nueva generación se estira hasta los 4.702 milímetros, casi 10 más que antes.

Para mejorar la practicidad, Mercedes se ha decantado por un respaldo trasero dividido en tres secciones 40:20:40, de manera que podemos configurarlo de forma óptima para dar prioridad a los ocupantes o al equipaje. Dichos respaldos se pueden abatir de manera eléctrica desde un botón ubicado en los laterales del umbral de carga. Con todos ellos abatidos, su capacidad máxima se incrementa hasta los 1.510 litros.

La carrocería Estate se sustenta sobre la plataforma de la berlina, y gracias a sus 2.840 milímetros de distancia entre ejes, se gana espacio para los ocupantes de las plazas traseras.

Y como la berlina, el Estate podrá tener suspensión neumática Airmatic. Contará con los motores de gasolina BlueDIRECT, con sobrealimentación e inyección di-

recta, y potencias de 156, 184 y 211 CV cuando tienen cuatro cilindros, y 333 CV en el V6.

Si pasamos al diésel, todos tienen cuatro cilindros y se denominan BlueTEC. Cuentan con tecnología SCR de reducción catalítica al inyectar urea y cumplen la norma Euro6. Se ofrecerán con unos niveles de potencia de 115, 136 –estos dos con 1,6 litros–, 170 y 204 CV.

Todos los motores del C Estate cuentan con 'Start/Stop', podrán incorporar el cambio automático 7G-Tronic Plus y más adelante se sumarán las versiones con tracción total 4Matic.

También más adelante llegará el C Estate 350 HYBRID con un motor de gasolina de 211 CV y otro eléctrico de 67, y cuyas baterías se podrán cargar en un enchufe doméstico.



3,8 L/100 KM HOMOLOGA CON EL PROPULSOR 300 BlueTEC HYBRID, QUE COMBINA UN MOTOR DIÉSEL DE 204 CV Y OTRO ELÉCTRICO DE 27 CV

cuatro ruedas

AL VOLANTE BENTLEY CONTINENTAL GTC V8 S

Viene con ganas de guerra

Desde enero, Bentley ofrece la versión V8 S en sus Continental GT Coupé y GTC Convertible. La imagen apenas cambia, pues las modificaciones en ese capítulo son sutiles, pero añade potencia hasta lograr 528 contundentes caballos y, sobre todo, adopta un chasis mucho más radical. Merece la 'S' que luce su carrocería porque permite conducir un coche de superlujo con la alegría de un 'GTI'.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Fotos: Álvaro Gª Martins

Pasa tanto tiempo entre cada vez que nos ponemos al volante de un Bentley que las sensaciones de conducción se difuminan un poco en la memoria. Sin embargo, nada más empezar a rodar con la nueva versión V8 S me di cuenta del progreso que supone la última criatura de la marca de Crewe en cuestión de deportividad. Un Continental GTC V8 ya es potentísimo y más dinámico de lo que su aristocrático porte induce a pensar, pero con las modificaciones introducidas, el V8 S da un claro salto en la tarea, bellísima, de dar satisfacción a su conductor. Ahora, el modelo británico corre más, transmite más y suena 'más bruto'. Y si, como ha ocurrido en nuestro caso, tienes la oportunidad de degustarlo en formato descapotable, lo que ayuda a percibir todo mucho menos filtrado cuando conducimos sin techo, el carril de aceleración de una autopista o un tramo de montaña pueden convertirse en los escenarios para unos momentos inolvidables. Y eso que no hablamos de un 'GTI ratonero', sino de una 'bestia parda' que pesa más de dos toneladas y media, conductor incluido. Pero vayamos por partes y expliquemos qué ha cambiado para convertir un GTC V8 en un GTC V8 S, de planteamiento más guerrero.

El motor, un 4.0 con doble turbocompresor, inyección directa y desconexión automática de cuatro de sus ocho cilindros en determinadas situaciones —ahí se nota el sello de Audi, marca 'hermana' de Bentley—, pasa de 507 a 528 CV, y el par máximo, que se mantiene constante entre 1.700 y 5.000 vueltas, sube de 67,3 a 69,4 mkg. Ahí es nada. Entre eso y la rápida respuesta del suavísimo cambio automático ZF de ocho marchas, capaz de bajar en pocas décimas de octava a tercera con sólo pisar a fondo el acelerador, la respuesta es apabullante, ayudando a entender que un vehículo con la misma masa que un camióncito acelere de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, y de 0 a 160 km/h en 10,6 segundos, ocho décimas menos que el GTC V8 'básico'. Anda más y suena



DEVORADOR DE ASFALTO LA NUEVA VERSIÓN ALCANZA 308 KM/H DE VELOCIDAD PUNTA Y ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN SÓLO 4,7 SEGUNDOS





PERFECTO LA MARCA BRITÁNICA EMPLEA LA MEJOR MADERA, EL MEJOR CUERO...



▲ Cuando pulsamos el botón de la amortiguación de dureza variable, situado junto a la palanca de cambio, podemos elegir el tarado mediante la pantalla central táctil. Y la consola está presidida por un reloj analógico Breitling. Las levas de cambio son grandes y no giran con el volante, lo que permite localizarlas bien incluso en mitad de una curva cerrada, pero son muy grandes y deberían quedar más mano. El equipo de sonido es un Naim portentoso.



▲ El velocímetro tarado hasta 340 km/h da una idea de lo que hay bajo el capó. El control de estabilidad tiene dos modos de intervención. Los asientos son excelentes, y su función masaje te deja el cuerpo como nuevo en minutos.

mejor, lo que a su vez aumenta la impresión... de que anda más. Basta con pulsar el botón de arranque o girar la llave de contacto –situada a la izquierda del volante, en una posición algo expuesta–, para que el V8 despierte con una musicalidad distinta. Incluso girando al ralentí enseña los ‘colmillos’. Y hasta suena a ocho cilindros ‘gordo’ cuando funcionan sólo cuatro de ellos, pues los ingenieros han trabajado sobre el escape para que nunca parezca un ‘motorcito’ convencional.

La imagen también varía, con detalles aquí y allá que lo tornan más atlético, como una menor distancia al suelo, unas llantas específicas de 20 pulga-

das –las de nuestro coche eran de 21–, un pequeño ‘splitter’ aerodinámico frontal o un difusor posterior también personaliza-

do, al margen de los emblemas ‘V8 S’ de las aletas delanteras.

Aunque lo que evoluciona de verdad ni se ve ni se escu-

cha. Hablamos de la puesta a punto del chasis, concebida para convertir un coche tremendamente rápido –el GTC V8 de 507 CV ya rebasa los 300 km/h de velocidad punta– en un coche tremendamente deportivo. La dirección tiene un tacto más firme y preciso, pero es la suspensión la que protagoniza una auténtica metamorfosis. El esquema básico es el mismo, con doble triángulo transversal delantero, eje multibrazo trasero y barras estabilizadoras delante y detrás, pero hay 10 milímetros menos de altura al suelo, muelles un 45 por ciento más firmes delante y un 33 por ciento detrás, estabilizadora trasera un 54 por ciento

PRECIO	226.295 €
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES: 254 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 14,75 %
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Prestaciones. Chasis con puesta a punto deportiva. Tracción eficaz. Lujo, calidad y exclusividad	Peso. Capota de accionamiento lento. Consumo sensible al tipo de uso. Maletero algo justo.



AHORA, PUEDES

Puedes comprar una casa, pero no un hogar. Puedes comprar un reloj, pero no tiempo. Puedes comprar un libro, pero no conocimiento. Puedes comprar sexo, pero no amor. Puedes comprar un coche...

BMW Serie 3 2L diésel Essential Edition con el equipamiento que necesitas. Faros bi-xenón, sensor de aparcamiento delantero y trasero, sistema de manos libres Bluetooth con conexión USB, llantas de 17" y control de crucero.

BMW SERIE 3 2L DIÉSEL ESSENTIAL EDITION DESDE 27.900 €

Financiando con BMW Bank y con Plan PIVE 5 incluido

Red de Concesionarios BMW

P.V.P. para 316d 2L diésel Essential Edition 27.900 €, (transporte, descuento, impuestos y Plan PIVE incluidos) financiando con BMW Bank GmbH, S.E. (según condiciones contractuales) con un plazo mínimo de 36 meses, permanencia mínima de la financiación de 24 meses e importe mínimo a financiar de 13.000 €. Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Oferta válida para pedidos generados hasta el 30/06/2014. Modelo visualizado con equipamiento opcional.

Consumo promedio: desde 4,1 hasta 4,6 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 109 hasta 120 g/km.





RÉCORD SEGÚN BENTLEY, ES EL 'CABRIO' MÁS RÍGIDO DEL MUNDO



más rígida y, para que el comportamiento más dinámico no afecte al confort, leyes de funcionamiento revisadas en la amortiguación neumática CDC de dureza variable, que ofrece cuatro posiciones seleccionables mediante la pantalla central táctil: Sport en un extremo, Confort en el otro y dos programas intermedios. Aquí, no obstante, comentaremos dos detalles: el primero, que nuestra unidad montaba las llantas opcionales de 21 pulgadas, ligadas a neumáticos con menos perfil -275/35 R21 en vez de 275/40 R20-, lo cual se nota sobre asfalto degradado, del que en España tenemos ahora miles y miles de kilómetros; y el segundo detalle, que ya al final del test caímos en la cuenta de que las gomas venían con más presión de la recomendada, lo que le hacía un poquito 'rebotón' en curvas de fuerte apoyo y mal firme. Aún así, al coche

se le nota como si tuviese raíles, incluso bajo un fuerte aguacero o cuando metemos dos ruedas por un arcén cubierto de gravilla, pues la tracción total cumple muy bien su labor. Da prioridad al tren trasero, al que envía un 60 por ciento del par en condiciones normales, pero si la adherencia es 'rara' o con-

ducimos como si nos persiguiese el mismo diablo, ese reparto puede variar, alcanzando hasta el 85 por ciento en el tren posterior, o hasta el 65 en el delantero. En ése, no obstante, no hay variación respecto a un GTC V8 'normal' o un GTC de mecánica W12, con 575 CV de potencia. Y ojo, porque 'notarlo por raí-

les' no significa que realmente lo vaya. El Continental GTC V8 S pesa más que un Audi Q7 y también está sometido a las leyes de la física, fuerza centrífuga incluida; de modo que conviene tener siempre presente que, al límite, aparecerá una cierta 'querencia' del coche para buscar el exterior del viraje.

▲ El maletero cubica 260 litros, tanto si circulamos con el techo guardado como si éste va puesto. Está bien para dos personas, pero si viajamos cuatro... La rueda de repuesto, de emergencia, va debajo del suelo de carga.



▲ La capota se quita y se pone con cierta lentitud, pero transmite una gran sensación de robustez y garantiza un idóneo aislamiento térmico y acústico.

- Dick Fosbury Campeón Olímpico de salto de altura en 1968 -



"Cuando te digan que no es posible, demuéstrales que están equivocados"



NUEVO MAZDA CX-5 DESDE 21.360€*

Al saltar de espaldas en lugar de hacia delante, Dick Fosbury creó un nuevo estilo que cambió el salto de altura para siempre, demostrando así que la única forma de superar un desafío es ser creativo. La Tecnología SKYACTIV de Mazda es la prueba de que desafiar lo convencional conduce a resultados increíbles. Esta convicción es la que nos ha permitido crear motores más eficientes que permiten que un gasolina consuma como un diésel, y un diésel como un híbrido. Todo ello sin renunciar a la diversión.

MAZDA. ROMPE CON LO ESTABLECIDO

Consumo mixto: 4,6 - 6,6 l/100km. Emisiones CO₂: 119 - 155 g/km.



zoom-zoom



* PVP recomendado para Mazda CX-5 2.0 SKYACTIV-G 165cv Style en Península y Baleares. (Incluye descuento promocional con aportación de marca y concesionario, Plan PIVE5 con aportación de marca y gobierno, IVA e impuesto de matriculación). Incluye Seguridad Mazda 730 (Cobertura por 5 años o 150.000km). Oferta válida para clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC, S.A., un importe mínimo de 14.000€ a un plazo mínimo de 48 meses, a través de la campaña MZ1/MZ2. Incompatible con otras ofertas financieras y sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta el 30/06/2014.



TRACCIÓN TOTAL CASI SIEMPRE ENVÍA MÁS PAR AL EJE TRASERO



▲► Nuestra unidad equipaba los neumáticos opcionales, igual de anchos pero con menos perfil –35 en lugar de 40– y montados sobre unas enormes llantas de 21 pulgadas.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	3.993
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	528 CV /6.000
Par máximo mkg/rpm	69,4/1.700-5.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos delanteros	Discos, 405 mm
Frenos traseros	Discos, 335 mm
Neumáticos	275/40 R20
Peso en vacío (kg)	2.470
Long/Anch/Alt (mm)	4.806/1.944/1.403
Capacidad del depósito (l)	90
Volumen del maletero (l)	260
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máxima km/h	10,6
Consumo mixto (l/100 km)	10,9

Las enormes ruedas, la eficaz tracción, el control de estabilidad magníficamente tarado –tiene dos grados de intervención y puede desactivarse– o la deportiva suspensión garantizan que nos mantendremos sobre el asfalto, pero en curvas muy cerradas conviene no buscar el límite de adherencia si no lo tenemos claro.

Si la carretera es estrecha seremos conscientes de lo ancho que es un Continental GTC –más de 194 centímetros, y casi 223 de espejo a espejo– cada vez que nos crucemos con otro vehículo, y por eso creemos que el conductor disfrutará

más en vías de calzada generosa y curvas de radio medio, que enlazaremos vertiginosamente. Aunque hay otros escenarios donde un Bentley da lo mejor de sí, como una autovía, donde la capota exhibe un perfecto aislamiento acústico, o la ciudad, donde disfrutaremos si nos gusta ser los protagonistas, pues todas las miradas acabarán apuntándonos.

Haciendo un uso normal del coche –entiéndase eso como la única forma de conservar todos los puntos del carné– el gasto es moderado, pues le hemos medido 11,4 l/100 km en un recorrido urbano y extraur-

bano –homologa 10,9 litros de media–, pero si vamos a ritmos ‘vivos’ el consumo se dispara hasta rondar los 18 ó 20 litros, pues el peso no perdona. Los kilos extra también se aprecian cuando conducimos a fuerte ritmo por vías sinuosas, pues a partir de la cuarta o quinta frenada extrema las distancias se alargan un poquito. El GTC V8 S equipa unos discos ventilados muy generosos, pero si tenemos una filosofía tan deportiva como la que Bentley ha insuflado al V8 S, mejor pedir los frenos de carbono opcionales, que a esta variante le sentarían como anillo al dedo.



13-22
JUNIO
2014

ORGANIZA



IFEMA
Feria de Madrid

COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Más de 4.000 vehículos.
Venta Directa.



promueve:



ABIERTO
AL PÚBLICO
DE 11 A 21 h.

www.vehiculo-ocasion.ifema.es

LINEA IFEMA

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



MOTOR ESPECÍFICO EL LEÓN ECOMOTIVE SERÁ, POR AHORA, EL ÚNICO SEAT DOTADO DEL NUEVO 1.6 TDI, CON 110 CV Y NUMEROSOS AVANCES

Ahorra, pero sin recortes



▲ El paquete i-Tech incluye unos asientos más deportivos. ▲ Durante la toma de contacto por los alrededores de Madrid probamos la versión de cinco puertas, pero el León Ecomotive está disponible también con las otras dos carrocerías. Y en todos los casos anuncia el mismo consumo.



▲ La aerodinámica mejora con interesantes detalles: parrilla frontal superior cerrada, alerón trasero especial con deflectores laterales, altura rebajada, bajos más carenados...

La marca española ofrece versiones Ecomotive de todos sus modelos, desde el Mii al Alhambra. El último en sumarse a esa austera familia es el nuevo León, cuya generación anterior ya tuvo una variante con esa denominación. Pero si aquel, dotado del motor 1.6 TDI CR 105, homologaba 3,8 l/100 km y firmaba emisiones de 99 g/km, el que ahora aparece presume de un gasto medio de 3,3 litros y unas emisiones de sólo 87 g/km. Es decir, que se mete entre los modelos compactos menos sedientos. Y la marca española lo ha conseguido por varias vías, similares a las que repasábamos hace dos semanas en la prueba a fondo del Volkswagen Golf BlueMotion -3,2 l/100 km de media oficial-, con el que este León Ecomotive tiene mucho en común. Por ejemplo, comparten la moderna mecánica 1.6 TDI CR de 110 CV, que respecto a la de 105 CV -la de

Nunca un Seat había gastado tan poco. Y es que el nuevo León Ecomotive homologa 3,3 l/100 km, cifra que le sitúa entre los líderes del ahorro sin que ello le reste aptitudes en otros capítulos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

los León 'normales' - introdujo múltiples cambios: fricciones internas reducidas, gestión térmica que refrigera por sepa-

rado el bloque y la culata, nuevo sistema de tratamiento de gases de escape o colector de admisión con refrigeración del

aire del turbocompresor. Baja el consumo y, a la vez, sube la potencia y garantiza empuje a regímenes bajos y medios. O sea, ahorro pero sin recortes, lo que suena a fórmula mágica.

Pero no hay sólo un nuevo motor, sino que Seat dota también al León Ecomotive de un cambio manual de seis marchas, en vez de la caja de cinco empleada en las versiones 1.6 TDI CR 105. La sexta, de 58,9 km/h por cada 1.000 rpm, se disfruta en autovía, donde reduce el gasto a la mínima -y la sonoridad, porque esta versión tiene un rodar suave y silencioso-, pero se nos antoja un poco larga para carreteras de doble sentido o con mucha curva. Y no vendría mal que se ofreciera el cambio DSG, transmisión 30 kilos más pesada pero que ha demostrado llevarse bien con esto de economizar.

Al conjunto motor/cambio, que resta 6,1 de los 12 gramos de CO₂ rebajados en este León

Ecomotive respecto al anterior, hay que añadir un peso máximo autorizado algo menor -se logra reduciendo el número de opciones disponibles- y una aerodinámica depurada -el índice C_dA queda en 0,67-, pues la suspensión más firme le acerca al suelo unos milímetros, hay

piezas específicas que mejoran la penetración -alerón trasero, parrilla frontal superior cerrada y aletines delante de cada rueda- y los bajos se carenan mejor. Aunque sin llegar al extremo de las unidades destinadas a Holanda, donde para homologar 3,2 l/100 km y



85 g/km -esas emisiones generan allí ventajas fiscales- el León Ecomotive adopta también parrilla frontal inferior de tipo activo, con una persiana que, en ciertas circunstancias, cierra el flujo de aire. Un sistema que encarece el coche y que no compensa en otros países.

Con buen criterio, Seat ofrece la versión Ecomotive con las tres carrocerías, y siempre con idéntico consumo, dato especialmente brillante en la variante ST, con sus 4,54 metros de largo y su maletero de 587 litros. Y hay dos acabados para elegir: el Reference y, por 1.490 euros más, el Style, donde sólo echamos en falta los sensores de lluvia y oscuridad, ambos in-

▲ Los neumáticos de baja fricción ayudan a ahorrar, al igual que los aletines delante de cada rueda.

cluidos en el atractivo paquete i-Tech, ofrecido como opción por 590 euros, aunque sólo para el Style. En cuanto a precios, éstos arrancan en los 21.510 euros del León Ecomotive SC Reference. La versión de cinco puertas sube 350 euros y la ST familiar, otros 750 euros.

PRECIO DESDE 21.510 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 87 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumo mínimo. Motor y cambio. Seis variantes. Precio con descuentos y PIVE: desde 16.410 euros.	No disponible con cambio DSG. Ciertas ausencias en la dotación de serie. Sexta algo larga.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOMOT. SC	ECOMOT. 5P	ECOMOT. ST
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	110/3.200-4.000	110/3.200-4.000	110/3.200-4.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.000	25,5/1.500-3.000	25,5/1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Disc. vent. 288 mm	Disc. vent. 288 mm	Disc. vent. 288 mm
Frenos traseros	Discos 253 mm	Discos 253 mm	Discos 253 mm
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso en orden de marcha (kg)	1.240	1.260	1.280
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.228/1.810/1.446	4.263/1.816/1.459	4.535/1.816/1.454
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
Volumen del maletero (l)	380 / 1.210	380 / 1.210	587 / 1.470
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	10,5	10,6
Velocidad máxima (km/h)	199	199	199
Consumo mixto (l/100 km)	3,3	3,3	3,3



MUY CÓMODO Y SEGURO. ASÍ ES EL REPOSTAJE DEL OCTAVIA DE GAS NATURAL

POCOS SURTIDORES QUE TENGAN GNC HAY EN ESPAÑA. SÓLO 47



▲ El Octavia G-TEC movido por gasolina y gas natural comprimido va exactamente igual que el TSI normal. Aunque pesa 150 kilos más.



Con gas o gasolina

Se estima que en 2020, entre 50 y 60 millones de vehículos en todo el mundo se moverán con gas natural comprimido, frente a los 18 millones actuales. El mayor crecimiento llegará desde Asia, pero Europa toma posiciones. Y es que el GNC es un 41 por ciento más barato que el gasoil y cuesta un 50 por ciento menos que la gasolina. El grupo Volkswagen en general y Skoda en particular se han tomado muy en serio lo de la sostenibilidad. Desde 2008 la marca checa realiza una gran apuesta por la ecología y ahora con el Octavia G-TEC movido por gasolina y gas natural comprimido remata su estrategia con unos sorprendentes datos de prestaciones, consumos y emisiones.

El Octavia G-TEC recurre a un motor bivalente que puede funcionar tanto con GNC como con gasolina. Inicialmente y hasta que el motor alcanza la temperatura ideal de funcionamiento, se recurre a la gaso-

Skoda lanza un Octavia G-TEC movido por gas natural que con un nuevo motor 1.4 TSI de 110 caballos consigue homologar una autonomía de 1.330 kilómetros. Recorrer 100 kilómetros con el Octavia movido por GNC cuesta 3,5 euros, la mitad que hacerlo movido por gasolina y 1,6 euros más barato que hacerlo con un coche diésel.

Andrés Mas | amas@motor16.com

PRECIO DESDE	22.630 €
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES: 97 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Autonomía. Precio medio por kilómetro. Espacio y maletero idénticos. Período de amortización.	<p>-</p> No se puede elegir entre GNC o gasolina mediante un botón. Pocos surtidores en carretera.

lina, sin embargo el cambio a GNC se produce entre 90 y 120 segundos más tarde. Si el motor está a temperatura siempre arrancará con GNC y lo utilizará hasta que se agoten los dos depósitos de 15 kilos (97 litros) con los que el coche puede recorrer, según Skoda, 410 kilómetros. Entonces el motor pasa a emplear gasolina y su depósito de 50 litros le permite recorrer 920 kilómetros más. En total una autonomía teórica y en el mejor de los casos de 1.330 kilómetros. Según los técnicos la prioridad de funcionamiento al GNC antes de pasar a la gasolina se debe a que es el combustible más barato, sin embargo y pensando en la utilización del coche en la ciudad tras un viaje, lo suyo sería contar con un botón –no disponible– que permitiera elegir a placer con qué combustible funcionar en cada momento.

Los depósitos de GNC van situados en un compartimento

especial en el suelo de la carrocería por debajo del maletero. Esta ubicación obliga a eliminar la rueda de repuesto y a reducir la capacidad del maletero que pasa de 590 a 460 litros en la berlina y de 610 a 480 litros en el Combi. El peso extra ronda los 150 kilos, lo que también ha requerido la recalibración del tarado de muelles y amortiguadores para soportar este esfuerzo extra.

No obstante se ha mantenido el eje trasero multibrazo que favorece un comportamiento sano y eficaz muy similar al que ofrecen los Octavia únicamente de gasolina. El motor, por su parte, ha sido provisto de una nueva unidad de control que gestiona el funcionamiento de

▶ Los depósitos de gas están situados bajo el maletero pero no se ha prescindido del eje multibrazo

FICHA TÉCNICA

MOTOR	G-TEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.359
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	110/4.800/6.000
Par máximo/rpm	20,4/1500/3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. de 6 vel.
Frenos del./Frenos tras.	Disc. vent./Disc.
Volumen del maletero (l)	460/480
Peso (kg)	1.390/1.412
Distancia entre ejes (mm)	2.680
Long./Anch./Alt. (mm)	4.659/1.814/1.465
Cap. depósito (gasolina)	50 litros
Cap. del depósito (GNC)	15 kilogramos
De 0 a 100 km/h (s)	10,9/11,0
Velocidad máxima km/h	195/193
Consumo mixto (l/100 km)	5,4



va configuración y tamaño del convertor catalítico.

los dos tipos de carburante, un sensor de temperatura y presión en el distribuidor del gas, válvulas de admisión y de escape modificadas, bujías con un valor térmico adecuado, optimización del turbo o nue-

El Skoda Octavia G-TEC está disponible desde 22.630 euros, unos 3.000 euros más que la versión normal de potencia equivalente. Un incremento que se puede amortizar en tres años realizando unos 30.000 kilómetros al año.

SKODA GREENLINE Y GREEN TEC DESDE 3,2 LITROS CADA 100 KILÓMETROS

Skoda ofrece 11 modelos GreenLine y 79 modelos Green Tec en su gama de productos, todos ellos con

una relación prestaciones-consumos extraordinaria. El modelo GreenLine más eficiente es el Octavia, con

un consumo de sólo 3,2 l/100 km y unas emisiones de 85 g/km de CO₂. El paquete de medidas de los Skoda

GreenLine incluye sistema 'Start/Stop', recuperación de la energía de frenado, neumáticos de baja resistencia

ala rodadura, aerodinámica optimizada, menor peso... Mientras que el paquete Green Tec, opcional en 79 va-

riantes Skoda, incluye 'Start/Stop', recuperación de energía de frenado y neumáticos especiales entre otros.



El propulsor que merecía



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

En lo que llevamos de 2014, en España se han matriculado 5.528 Astra, 1.730 Mokka y 1.580 Meriva. No sé si será porque el Meriva me parece un vehículo ideal en muchos aspectos, pero si dependiera de mí, este orden daría un cambio de rumbo. Y es más, de lo argumento.

De los 1.730 clientes de

Mokka, ¿cuántos se han marcado una excursión 'off-road'? Es más, desde su lanzamiento, sólo el 16,8 % de los compradores de Mokka se han decantado por las versiones 4x4. Pues señoras y señores, en este Meriva se viaja tan alto y cómodo como en un Mokka, gracias a su excelente visibilidad y un acertado puesto de conducción –mejor si no tuviera tantos y tan pequeños

botones para la radio, el navegador... aunque mejoró el manejo con el último restyling-. Pero además, el Meriva es más espacioso interiormente y su maletero tiene 44 litros más de capacidad que un Mokka. Y ahora vamos al tema económico; sin contar los descuentos de la marca, nuestro protagonista cuesta 3.180 euros menos que un Mokka 1.7 CDTI 130 CV 4x2 Excellence. O lo

que es lo mismo, dinero en efectivo para llenar su depósito ¡45 veces!

Ahora vamos a por el Astra, que es 12 centímetros más largo que el Meriva, lo que corre en su contra al buscar aparcamiento, mientras que por dentro no saca partido de esa 'ventaja', pues su maletero también es 30 litros más pequeño. Dinámicamente el Astra va algo mejor por

El Meriva es uno de los modelos más prácticos y funcionales de Opel, gracias a detalles como la apertura de sus puertas, su amplitud interior, sus asientos traseros... Ahora suma atractivos con la llegada del nuevo motor 1.6 CDTI, un propulsor desarrollado por Opel y que ofrece hasta 136 CV, suficientes para proporcionar unas buenas prestaciones y sobre todo hacernos olvidar los veteranos 1.7 CDTI, a los que deja en evidencia a la hora de hablar de refinamiento.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 CDTI 136
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,7 x 80,1
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	136 CV / 4.000
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-Independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 6,5Jx16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.518
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.912 / 1.615
Capacidad maletero/depósito (l)	400-1.500 / 54

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	197 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	32,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,0 (9,9)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,6

CONSUMOS

	l/100km	km/l litro
--	---------	------------

EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,8	14,7

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,7	21,3

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,8	17,2
A 140 km/h de cruceo	6,9	14,5

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,1	16,4

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	840	

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	4,8 / 4,2 / 4,4	

PRECIO	21.435 €
---------------	-----------------

EMISIONES DE CO ₂	NUESTRAS ESTRELLAS
------------------------------	--------------------

 EMISIONES OFICIALES:	COMPORTAMIENTO *****
116 G/KM	ACABADO *****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:	PRESTACIONES *****
NO PAGA	CONFORT *****
	SEGURIDAD *****
	CONSUMO *****
	PRECIO *****

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
---------	-----------

+ Amplitud y funcionalidad interior. Calidad. Dinámica. Motor 1.6 CDTI mucho más suave y refinado que el 1.7 CDTI. Precio frente a Mokka y Astra.	- Mandos del salpicadero pequeños. Consumo respecto al homologado. Peso. Huecos de las puertas delanteras. Tercer reposacabezas opcional.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Hasta 42 km más por depósito



▲ El maletero tiene 400 litros y se amplía a 1.500. Con el Flex-Fix, nos obligan al kit reparapinchazos.



▲◀ El comportamiento del Opel Meriva es muy bueno a pesar de ser más alto que un turismo y no poder equipar el chasis activo Flex-Ride. El sistema Flex-Fix permite transportar dos bicicletas gracias a un innovador sistema que permanece oculto cuando no se usa y no roba espacio. Cuesta 601 euros.

su condición de turismo y poder equipar chasis FlexRide, no disponible en el Meriva. Pero en un viaje de Madrid a Barcelona, tardaremos lo mismo en uno que en otro y el gasto será parejo –el Astra 1.6 CDTI aún no se vende, y homologará 3,9 l/100 km–.

Y si echamos cuentas, un Opel Astra 1.7 CDTI 130 CV Excellence, cuesta 24.200 euros, 2.765 euros más que este Meriva, que ya ofrece el moderno 1.6 CDTI de 136 CV, un propulsor desarrollado por Opel para reemplazar al veterano 1.7 CDTI. Además es la opción ideal, pues de elegir

el 1.6 CDTI de 110 CV apenas ahorramos 250 euros.

A cualquiera que se montara en el Meriva y lo pusiera en marcha, no le sorprende-

► Las puertas traseras del Meriva son únicas en su clase. Facilitan el acceso, se coloca mejor a los niños en sillas infantiles y se bloquean a partir de 4 km/h.

ría la ausencia de vibraciones o ruidos, pero si se acaban de bajar de un 1.7 CDTI la sorpresa será mayúscula para bien, pues el nulo refinamiento de aquel bloque, no era su mejor carta de presentación.

Este 1.6 CDTI, por cierto, es el 1.6 diésel más potente del mercado, es suave y agrada-



RENOVADO A PRINCIPIOS DE AÑO, EL MERIVA SUFRIÓ UN LIGERO RESTYLING. LOS FAROS AFL CUESTAN 481 EUROS, ILUMINAN BIEN Y TIENEN FUNCIÓN DE GIRO

CALIDAD MÁXIMA LOS PLÁSTICOS USADOS EN EL OPEL MERIVA DAN SENSACIÓN DE DURAR. LA CONSOLA CENTRAL ESTÁ PLAGADA DE PEQUEÑOS BOTONES.

MEJORARÍA CON EL 'TOUCHPAD' DEL INSIGNIA



◀ Hay muchos huecos para dejar objetos por todo su interior. Los menos prácticos son los de las puertas delanteras.



▲▼ Sólo se ofrece con cambio manual de 6 marchas. El freno de estacionamiento es eléctrico. Los asientos son muy cómodos y los traseros se pueden configurar para dos.



dable, y empuja con ganas al pasar de 1.400 rpm, antes de las 2.000 rpm a las que entrega los 32,6 mkg –30,6 tiene el 1.7 CDTI–. También el funcionamiento del 'Start/Stop' es agradable, pues su entrada en acción no se hace notar y ayuda a reducir el consumo, que sin embargo se ha elevado más de lo deseado respecto a los 4,4 l/100 km que homologa. En uso real gasta una media de 6,1 l/100 km, cifra nada disparatada si tenemos en cuenta que nuestra unidad equipaba neumáticos 225/45 R17 –de serie 205/55 R16–, y tiene un peso indefi-

nido. Indefinido porque Opel anuncia 1.518 kilos –lo que un VW Passat 2.0 TDI 140 CV–, pero en el manual del propietario dice que con las opciones –el 'nuestro' tenía cuero, Flex-Fix, techo panorámico...– llega a 1.733 kilos, lo cual parece muy desproporcionado.

Pero lo peor es que el Meriva –ocurre en todos– transmite sensación de pesadez, sobre todo cuando iniciamos la marcha, obligándonos a sujetar más de la cuenta el embrague. Una vez andando disimula su peso, y ni en las frenadas se resiente, consumiendo sólo 51,7

metros para detenerse de 120 km/h a cero.

Pero ese peso también repercute en la calidad del monovolumen pequeño de Opel, que parece fabricado, –por cierto en Figueruelas–, para durar muchos años.

Opel se mostraba ambicioso con las prestaciones de su motor 1.6 CDTI de 136 CV, pero el elevado peso corre en su contra, y nosotros las tildaríamos de aceptables. Ha demandado 11 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, que no está mal, y los tiempos de las recuperaciones permiten efectuar adelanta-

mientos sin problemas, pues en 4ª velocidad necesita 7,9 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, mejorando en cuatro décimas el registro del Meriva con el motor 1.7 CDTI de 130 CV. En quinta y sexta velocidad sucede algo similar, mejorando los tiempos de su antecesor 'por los pelos', gracias también a unos desarrollos bien escogidos –en Opel tienden a largos–. La caja de cambios manual de 6 marchas es nueva y si lo queremos automático, Opel nos obliga al 1.7 CDTI, por lo que mejor, descartar esa idea si no es por causa mayor.

PSA

Estructura organizativa para DS

Bajo la dirección de Yves Bonnefont, se estructura el funcionamiento de DS como marca 'premium' dentro del grupo PSA. Tres direcciones mundiales serán la base de esa organización en la que desde junio los directores de las filiales de Citroën en el mundo asumirán también la dirección de DS, con excepción de China. En cuanto a las direcciones mundiales, Producto, Desarrollo y Rentabilidad estará dirigida por Eric Apode, Marketing y Ventas será responsabilidad de Arnaud Ribault, que actualmente está al frente de DS en Changan PSA Automóviles (CAPSA), y Philippe Claverol se encargará de Estrategia y Experiencia de Marca. A eso se añade la incorporación de Robert Chan, responsable del lanzamiento de varias marcas de automóviles en China, como Infiniti y Renault.

DS

Sillitas de niños Elegir seguridad

De los 33 sistemas de retención infantil (SRI) evaluados en el nuevo informe de los automóviles club europeos, entre los que se incluye el Recaro Priva & Recaro Fix, que pertenece al Grupo 0+ (hasta 13 kilos), merece la máxima valoración. Por contra, hay tres muy insatisfactorios y otros cinco SRI, por debajo del nivel mínimo exigido, completando el conjunto 19 notables y cinco aceptables (la tabla se puede consultar en



XXIII CONGRESO ANUAL DE FACONAUTO

Los concesionarios vuelven a crear empleo

Los 900 empleos creados el año pasado no compensan los 50.000 perdidos en el último lustro, pero marcan el cierre de cinco años consecutivos de caída en la red de concesionarios de automóviles, que ha perdido un tercio de las empresas que conformaban el sector por culpa de la crisis. Jaume Roura, el presidente de Faconauto, la asociación que los representa, destacaba en el XXIII Congreso de la asociación ese cambio de tendencia vinculada con los planes de ayuda a la renovación del parque, puesto que en sus cinco ediciones el PIVE ha generado una demanda adicional de más de 140.000 coches. Por eso,

como todo el sector, los concesionarios recalcan la necesidad de renovar esos incentivos para lo que resta del año, cuando la dotación del actual PIVE han consumido más de tres cuartas partes del presupuesto (175 millones de euros).

Una renovación que parece asegurada tras las palabras del secretario de Estado de Comercio Jaime García-Legaz, que aprovechó la clausura del Congreso para anunciar «que es muy probable que se renueve el Plan PIVE». Para el sector es fundamental que la nueva aportación de fondos se realice antes de que se agoten los del actual PIVE, para que no se frene el mercado.



SILLAS NIÑOS

A esos incentivos necesarios para estimular el mercado, los máximos directivos de Kia, Opel, Fiat, Dacia y Honda participantes en la reunión anual de los concesionarios añadían la necesidad de una rebaja impositiva, reforma fiscal del automóvil que García-Legaz ratificó va a ser tratada por el Comité de Diálogo en su reunión de junio.

Gracias a los planes de ayuda, la facturación de los concesionarios ascendió en 2013 hasta los 24.461 millones de euros, que suponen un 10% más que en el año

anterior, aunque la rentabilidad media volvió a ser negativa (-0,7%), tendencia que se puede invertir en 2014 a la vista de los datos del primer cuatrimestre. Unos datos que permiten a Faconauto aumentar a 840.000 las unidades vendidas al final del ejercicio.

En cuanto a la rentabilidad, el informe que Audatex presentó en el congreso señala un ahorro de 750 millones de euros anuales reconvirtiendo la actividad del taller, un área que ahora aporta el 60 por ciento del beneficio.

DESTACADOS POR SU LABOR



En el marco del congreso, Faconauto otorgó la distinción de 'Dirigente Español del Año' a José Vicente de los Mozos, el presidente de Renault España y vicepresidente ejecutivo de fabricación y logística del grupo francés, y también reconoció la labor profesional del periodista Ángel Alonso, con el premio especial a su trayectoria profesional como informador del sector del automóvil en EFE donde creó, como jefe del área de Sectores y Empresas, el servicio de información del Motor. Además, Quadis, la mayor red independiente de concesionarios y talleres oficiales de España, recibía el Premio al Grupo Español de Concesionarios y se destacaba la labor humanitaria de la asociación de concesionarios de Peugeot España, en especial por su campaña «control de invierno gratuito y solidario» que, en colaboración con Cruz Roja recogió 250.000 kilos de alimentos y 13.000 mantas.

www.race.es). Por tratarse de un modelo homologado con la normativa que entró en vigor en julio de 2013 y que convivirá durante unos años con la actual, destaca la Bèbè Confort 2Way Pearl & 2way Fix, que saldó el examen con un satisfactorio. La nueva normativa

basa la clasificación en el tamaño de los niños, sitúa en 15 meses el mínimo para colocar al niño en el sentido de la marcha, exige la fijación con Isofix y pata de apoyo y estipula que el conjunto de la silla y el niño no podrá superar los 33 kilos.

el puntazo

Los fabricantes de Europa y Estados Unidos abogan por estándares de seguridad comunes.

Cada día están más cerca los requisitos de seguridad unificados para los vehículos europeos y los de Estados Unidos. De momento, el Instituto de Investigación de Transporte de Michigan (UMTRI) y el centro sueco Safer, dos de los especialistas en seguridad de tráfico líderes en EE.UU. y Europa, evalúan similitudes y diferencias en los siniestros de ambos continentes. Se trata de conseguir estándares que proporcionen siempre una respuesta adecuada con independencia de las peculiaridades de cada país.

la imagen

Nuevo apoyo Real a la industria del automóvil

La fuerza de la industria del automóvil en España ha quedado demostrada una vez más por el panel de personalidades reunido en la presentación de la renovada planta de Mercedes en Vitoria. La representación institucional encabezada por el Rey, se completaba con la asistencia del ministro de Industria, José Manuel Soria, y el lehendakari, Iñigo Urkullu, mientras que por parte de Daimler el acto contó con su presidente ejecutivo Dieter Zetsche, que se desahó en elogios sobre una planta para la que «Mercedes tiene grandes planes». 190 millones de euros se han invertido en la adaptación de la fábrica para el Clase V, el nuevo monovolumen de la marca de la estrella, que llegará en junio al mercado europeo, y su derivado comercial, el Vito, cuya fabricación comenzará en otoño.



la frase

Martin Winterkorn. Presidente de Volkswagen AG

«España y Seat son y serán piezas clave en nuestra estrategia global de crecimiento».

la cifra

214.616

vehículos salieron de las plantas españolas en abril, lo que supone un incremento del 15,7% en la producción y lleva a 833.117 las unidades fabricadas en el primer cuatrimestre, cifra que supera en un 12,16% la alcanzada de enero a abril de 2013. También la exportación sigue al alza, con un incremento del 9,99% en abril, que salieron 176.233 unidades de nuestras fronteras, y una subida del 8,35% en lo que va de año, con 695.063 vehículos mandados fuera.

Nombramientos

Nuevos responsables

El español Carlos Lahoz ya ocupa la Dirección de Planificación Estratégica y Operaciones de Kia Motors Europa (KME), un puesto de nueva creación que conlleva formar parte del Comité de Dirección de Kia en Europa. Por su parte, Marieta Jaureguizar se ha incorporado al departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales de GM España



▲ Carlos Lahoz



para encargarse Jaureguizar de la gestión de la Comunicación Corporativa, de Producto y de Marca, así como servir de apoyo a las áreas de Comunicación Interna y Relaciones Institucionales de la compañía.

Grupo Antolín

Décima planta en Estados Unidos

El grupo burgalés celebra el vigésimo aniversario de su llegada a Estados Unidos con la apertura de su décima factoría en ese país, que fabricará unos 4.000 techos de coches diarios en un principio para Ford y a mediados de 2015 también para GM. La nueva planta, ubicada en Kansas City (Missouri), ha costado doce millones de euros y permitirá que uno de cada cuatro automóviles en el mundo y uno de cada tres en EE.UU. lleven un techo del fabricante español de componentes para automóviles. Antolín cuenta con 120 fabricas repartidas por 25 países.



▼ El 3 de julio Volkswagen desvela el nuevo Passat, pero hasta entonces habrá que conformarse con los bocetos adelantados por la marca.

Medio segmento más arriba

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A falta de imágenes del coche, buenos son los muchos datos que la casa de Wolfsburg nos ha desvelado, precisamente, en la ciudad alemana. La octava generación del Passat, último capítulo de una historia iniciada en 1973 y que se ha escrito con 22 millones de unidades fabricadas, llegará en julio –comercialización en otoño– con más ambiciones que nunca, dispuesta a liderar el segmento de las berlinas medias y a ‘picar’ más

▼ Habrá varios tipos de ópticas delanteras: faros halógenos en el nivel básico, faros LED y, como alternativa superior, faros LED con Dynamic Light.

Dicen en Volkswagen que la octava generación del Passat ‘sube medio segmento’. Es la mejor forma de expresar la confianza que depositan en su berlina, un coche que llegará a las tiendas en otoño y cuyos secretos han sido desvelados ya. Tecnologías inéditas, construcción ligera, un TDI 2.0 biturbo de 240 CV, una versión híbrida enchufable... La marca alemana apuesta fuerte.

alto. Para lograrlo, Volkswagen cree que no era necesario crecer de tamaño si se mejoraba a

todos los niveles. Y ahí se incluye la amplitud. Porque el coche mide 4.767 milímetros de largo –2 menos que el actual– y mantiene la distancia entre ejes, pero tiene una cota longitudinal habitable 33 milímetros mayor, fruto de recortar 40 milímetros la distancia desde los pedales al morro de la carrocería. De ahí, también, que el Passat 8 venga con más maletero: 21 litros extra en el sedán y 47 litros en el Variant, que alcanza los 650 litros básicos y un máximo de 1.780 litros abatiendo el respaldo posterior, con una práctica división 40:20:40. El nuevo modelo, además, es 14 milímetros más bajo que su antecesor para mejorar la aere-

dinámica, y a pesar de ello se anuncian 26 milímetros más de altura al techo en las plazas delanteras. Entre las razones, una posición de conducción 10 milímetros más próxima al suelo.

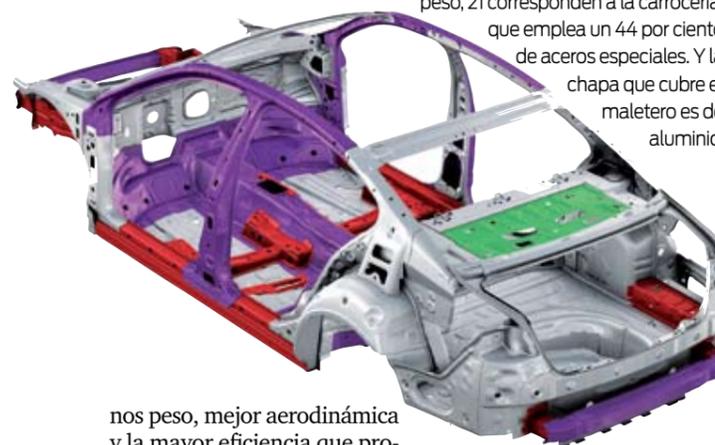
Se adopta la plataforma modular MQB, y eso ayuda a reducir el peso, como sucedió con el Golf. En este caso, la ‘dieta’ alcanza los 85 kilos, lo que se logra por varias vías: 9 kilos corresponden al tren de rodaje –4,7 de ellos los pierde el eje trasero–, 40 al grupo motoriz, 3 al sistema eléctrico y 33 a carrocería y equipamientos: 4,8 kilos menos en alfombras y revestimientos, 4,2 en el salpicadero y 3 eliminados en la butaca trasera. Pero Volkswagen está especialmente orgullosa de los 21 kilos ahorrados en la carrocería –pesa menos de 280–, pues aumentan en paralelo la seguridad y la rigidez, que en el Passat Variant pasa de 23.000 a 25.000 Nm por grado, y en el Passat sedán alcanza los 30.000 Nm por grado. Si el Passat 7 incluye un 15 por ciento de aceros de alta resistencia, el Passat 8 viene con un 27 por

ciento de ese tipo de acero y un 17 por ciento de aceros de ultra alta resistencia, lo que por sí solo reduce 13 kilos. El resto del peso se elimina usando chapas de grosor variable, perfiles con nuevas geometrías, uniones de piezas por láser o, por vez primera en un Volkswagen de producción masiva, aluminio. Porque la marca alemana ha patentado un método de unión entre acero y aluminio, y lo estrena en el Passat sedán con una aplicación concreta: la pared superior del maletero, que resta otro kilo. Y con me-

de los retrovisores, que integra más movimientos. El propio Park Assist –se introduce la tercera generación– también mejora, pues memoriza cuatro huecos para estacionar y corrige maniobras ya iniciadas por el conductor. Además, el nuevo Passat ofrecerá la última versión del sistema de visión perimetral Area View –frente al del Touareg, tiene mejor definición de imagen y adopta un detector de obstáculos– o un Side Assist nuevo, con mejores sensores para detectar hasta 70 metros los coches que nos alcanzan



▲▲ De los 85 kilos que disminuye el peso, 21 corresponden a la carrocería, que emplea un 44 por ciento de aceros especiales. Y la chapa que cubre el maletero es de aluminio.



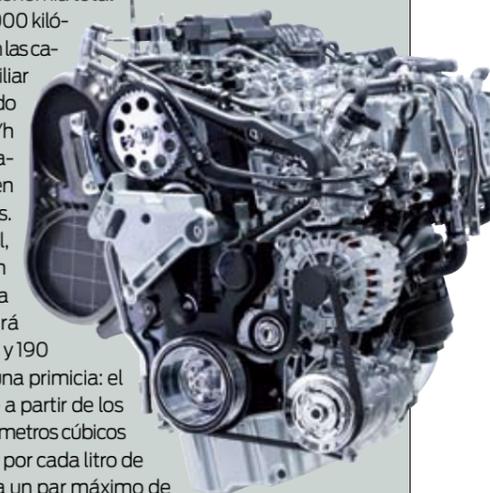
nos peso, mejor aerodinámica y la mayor eficiencia que procuran los motores –ver cuadro adjunto– el resultado está cantado: el nuevo Passat gastará y emitirá hasta un 20 por ciento menos que el Passat actual.

Con todo, lo que más sorprende del Passat es su carga tecnológica en capítulos más visibles. El caso extremo lo tenemos en un asistente inédito en un coche de serie como es el Trailer Assist, basado en el sistema de aparcamiento Park Assist y que permite maniobrar marcha atrás con un remolque sin apenas intervención del conductor. Para su funcionamiento toma la información de la cámara posterior –compara el ángulo que forman coche y remolque– y se controla mediante la rueda de ajuste

para rebasarnos y una función nueva, el Rear Traffic Alert, que al salir marcha atrás de un hueco sin visibilidad nos alerta de que se aproxima un vehículo, llegando a frenar nuestro coche automáticamente si no reaccionamos. Lo contado ya es mucho, pero hay más. Como el Traffic Jam Assist, asistente para circular con tráfico denso que al combinar el control de crucero activo ACC y el Lane Assist –que vigila que no nos salgamos del carril y llega a redirigir la trayectoria a base de volante– permite mantenernos automáticamente en el carril y guardar la distancia de seguridad. Y como complemento, otra novedad, pues si hay sín-

MOTORES El 2.0 TDI Bi-Turbo es la estrella

La firma de Wolfsburg ha contado cómo será la familia de motores del Passat 8. En gasolina, la oferta arrancará con un 1.4 TSI de 125 CV, seguirá con el 1.4 TSI ACT de 150 CV –con sistema de desconexión de cilindros– y se coronará con el 1.8 TSI de 180 CV y el 2.0 TSI de 280. Además, habrá un Passat Hybrid Plug-In, es decir, una variante híbrida enchufable con mecánica de 211 CV de potencia y 40,8 mkg de par máximo –fruto de combinar un 1.4 TSI de 156 CV y un propulsor eléctrico de 109 CV– que permitirá circular en modo ‘0 emisiones’ hasta 50 kilómetros con su batería ion-litio de 9,9 kWh y tendrá una autonomía total máxima superior a 1.000 kilómetros. Disponible con las carrocerías sedán y familiar Variant, el Passat híbrido superará los 210 km/h de velocidad y acelerará de 0 a 100 km/h en menos de 8 segundos. En cuanto a los diésel, la gama empezará con un 1.6 TDI que pasa a rendir 120 CV, seguirá por los 2.0 TDI de 150 y 190 CV, y terminará con una primicia: el 2.0 TDI Bi-Turbo, que a partir de los habituales 1.968 centímetros cúbicos entrega 240 CV –120 por cada litro de cilindrada– y anuncia un par máximo de 51,0 mkg. Vinculado a un cambio automático DSG de siete marchas nuevo –el DQ500– y a la tracción total 4Motion, este motor innova a todos los niveles, pues su alimentación por rail común con inyectores piezoeléctricos de 10 orificios alcanza los 2.500 bares de presión, equipa dos turbocompresores secuenciales –uno pequeño de geometría variable y uno más grande que le sustituye a medio régimen y puede alcanzar 3,8 bares de presión–, incorpora catalizador SCR de óxidos nitrosos para cumplir la norma Euro 6, acelera el funcionamiento de la climatización con el motor frío y tiene un consumo muy bajo: 5,3 l/100 km de media.



tomas de que el conductor no dirige el coche –por sueño o pérdida de conocimiento–, el Emergency Assist decelera lentamente el vehículo, señalizándolo y alertando a otros conductores mediante un ligero zigzag de dirección, hasta detenerlo por completo. Y el Passat contará también con un frenado de emergencia en ciudad evolucionado, activo hasta 65 km/h y con detector de peatones. La lista no acaba ahí: dirección progresiva con 2,1 vueltas de volante, detector de señales de tráfico optimizado, amortiguación variable DCC con hidromuelles que minimizan el ruido y el ‘golpe’ al

pasar sobre bandas sonoras, instrumentación digital configurable Active Info Display similar a la del nuevo Audi TT, pantalla abatible Head-up Display con 256 colores, nuevos sistemas de infoentretenimiento, luz de freno activa para advertir mejor de que nos paramos, faros LED combinables con el Dynamic Light Assist y, como guinda para el Passat Variant, el sistema Easy Close. Si el Easy Open permite abrir el portón pasando el pie por debajo del paragolpes, el nuevo Easy Close sirve para que el portón y el coche se cierren solos cuando hemos cogido la carga del maletero y nos alejamos ya del vehículo.

MICHELIN



ALTAS PRESTACIONES

Michelin quiere cuidar mejor a los fans de la conducción de altas prestaciones y por eso ha abierto dentro de su web un nuevo espacio dedicado a ellos. En esta sección, los seguidores de la marca encontrarán tres apartados: 'Entre bastidores', 'Eventos y ventajas' y 'Nuestros expertos'. La primera está enfocada al mundo de las competiciones automovilísticas. En la segunda se ofrecen paquetes de viajes y entradas para eventos del motor. Por último, en el tercero, los expertos de la marca responden dudas.

BMW DE PUNTA A PUNTA

Desde Alicante a Estoril. Más de 1.500 kilómetros por carreteras secundarias en un recorrido en el que 200 aficionados a la moto cruzaron la



Península de este a oeste. La ruta, organizada por BMW Motorrad, fue todo un éxito y en la misma no sólo participaron motos de la marca sino también de otras firmas.

AUDI EN LE MANS



▲ Kristensen buscará su décimo título en Le Mans, que sería el octavo con Audi.

KRISTENSEN, A POR LA 10ª

Tom Kristensen, el piloto con más victorias (9) en las 24 Horas de Le Mans, visitó Madrid días antes de la importante cita con esta emblemática prueba, que se celebrará los próximos 14 y 15 de junio. El danés repasó algunos de los momentos más importantes de su trayectoria en una carrera que este año aspira a ganar de nuevo compartiendo equipo que en esta ocasión —tras la retirada de McNish

y Capello, sus compañeros de siempre— con Lucas di Grassi y Loic Duval. Recordó algunas de sus victorias: «2013 fue la más dura; 2008 la de mejor recuerdo y 2001 una carrera complicadísima, con 19 horas de lluvia». Y también lo estresante que resulta conducir controlando la velocidad, el consumo de combustible por vuelta... Y para este 2014, Kristensen se mostró confiado en

las posibilidades de su Audi R18 e-tron y de la marca, que siempre «es capaz de encontrar una solución a todos los desafíos técnicos que se plantean». En una carrera durísima donde duerme unas tres horas y aguanta unas temperaturas de 43 grados en el habitáculo, el secreto de su éxito puede estar en estas palabras «Le Mans dura 24 horas, pero todos los minutos cuentan».

TUCANO URBANO ESTRENO EN INTERNET

Tucano Urbano, marca especializada en ropa y accesorios para los amantes de la moto, estrena nueva web. Los internautas que naveguen por www.tucanourbano.com encontrarán un nuevo logotipo y un diseño mejorado de la



MASERATI El Giro d'Italia se ha unido a los festejos del centenario de Maserati y la salida de la décima etapa de la carrera comenzó en la fábrica de la marca.

LAND ROVER PÁDEL TOUR QUINTA EDICIÓN

El circuito amateur Land Rover Pádel Tour regresa a escena por quinta edición consecutiva con un extenso calendario que cubre 13 sedes repartidas por toda la geografía española. La última de ellas, el Máster final, se celebrará en la Costa Blanca el próximo mes de noviembre. Más de 7.000 jugadores han participado hasta ahora en esta iniciativa que permite a los aficionados a este deporte competir y compartir pista con los mejores

jugadores de mundo a nivel profesional, como son la pareja masculina formada por Juan Martín Díaz y Fernando Belasteguin y el dúo femenino que forman Carolina Navarro y Cecilia Reiter. En la presente edición, los participantes en cada uno de los torneos optarán a un sorteo por el que podrán disfrutar de un Range Rover Evoque durante cuatro días. Los ganadores de cada cita acudirán al Máster final con todos los gastos pagados.



▲ El circuito de pádel amateur que organiza Land Rover recorrerá 13 sedes.

GT ACADEMY SE BUSCA PILOTO DE CARRERAS

Los seguidores de 'GT Academy' tienen en Facebook una oportunidad para convertirse en pilotos de carreras.

La competición 'GT Academy', que mezcla carreras reales y virtuales, sigue avanzando y ahora ha comenzado en Facebook la búsqueda de un nuevo jugador que se convertirá en piloto de carreras. Este evento, que organizan Nissan y Sony, ofrecerá a los aspirantes a pilotos pasar a la siguiente fase de la competición jugando a través de la red social Facebook.

Los que mejores resultados obtengan tendrán un puesto en las finales nacionales de cada país junto con los clasificados a través de la sesión de clasificación de GT6 y aquellos que se hayan ganado un lugar compitiendo en los eventos en directo. el juego 'GT Academy Challenge' estará disponible para jugar en Facebook hasta el 16 de junio.

▶▶ La competición GT Academy está abierta hasta el próximo 16 de junio.

▶▶ Ahora se abre la posibilidad de competir a través de Facebook.



ATENTOS A... DEL 30/5 AL 1/6

La localidad gerundense de Sant Pere Pescador acoge la 11ª edición de Furgos Volkswagen. La edición del pasado año congregó a 3.500 personas y cerca de 700 vehículos llegados desde toda Europa.



FIAT 500L BEATS EDITION INCREÍBLEMENTE GRANDE

El famoso rapero Puff Daddy es el protagonista de la campaña de publicidad para el nuevo Fiat 500L Beats Edition, que se ha estrenado recientemente en Internet y que se puede ver en la página de Fiat en Youtube. El spot de-



DACIA La marca Dacia celebra su décimo aniversario con un tour por España en el que recorrerá 17 ciudades españolas presentando su gama actual.

Los seguidores de Marc Márquez y Dani Pedrosa podrán conocerlos gracias a Honda. La marca sortea en Facebook, Twitter y Google+ cinco invitaciones para charlar en persona con los pilotos el próximo 12 de junio, previo al GP de Cataluña. Para participar, hay que responder

HONDA TE PRESENTA A SUS PILOTOS

a través de las redes sociales a la pregunta: «¿Cuántos títulos mundiales suman entre Marc Márquez y Dani Pedrosa?».



EL ENFRENTAMIENTO ENTRE HAMILTON Y ROSBERG, ÚNICO ALICIE DE UNA CARRERA



MONOPOLIZADA POR EL BRUTAL DOMINIO DE MERCEDES

El primer choque de trenes



Nico Rosberg batió por primera vez en la pista a Lewis Hamilton esta temporada tras un tenso e intenso fin de semana entre los dos pilotos. Si la relación personal ha quedado dañada y se refleja en la pista, es algo que ya teme hasta el propio Niki Lauda. Para Alonso y Ferrari, la de Mónaco fue una carrera gris, pero el español sigue tercero en el campeonato.



Daniel Ricciardo completó el podio y en las últimas vueltas se acercó a Hamilton, con problemas en un ojo.



◀ Sin posibilidad de podio y corriendo en tierra de nadie, Fernando Alonso logró un cuarto puesto que le mantiene tercero en la clasificación del campeonato.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

Es una victoria especial porque, definitivamente, Lewis estaba en racha con los resultados y necesitaba por encima de todo romperla y, de alguna manera, logré hacerlo este fin de semana». Para Nico Rosberg, resultaba crucial que cambiara la brújula de la actual temporada. De hecho, el piloto alemán no había ganado en la pista todavía al británico hasta el momento. Su único triunfo llegó en Australia, donde Hamilton había tenido que abandonar. El polémico Gran Premio de Mónaco fue la historia de un pulso titánico y tormentoso

«Todo el mundo tiene su propia realidad absoluta, una creencia en lo suyo total», comentaba al final de la prueba Toto Wolff, uno de los máximos responsables de Mercedes, «es como discutir con alguien, piensas que tienes razón, y la otra persona también, nunca es blanco y negro, a veces es gris». Así se produjo el primer y esperado choque de trenes entre Lewis Hamilton y Nico Rosberg en 2014. El resto quedó en un oscuro y lejano segundo plano.

En Mercedes no hay órdenes de equipo, pero la brutal superioridad del W05, hacía inevitable que, tarde o temprano,

se acudiera a cualquier ventaja deportiva y técnica entre sus dos pilotos. Todo empezaba con unas declaraciones del británico, hasta cierto punto desconcertantes. «Déjenme decirles esto: yo vengo de un lugar no muy agradable en Stevenage, donde viví en un sofá en el apartamento de mi padre. Y Nico creció en Mónaco con jets, hoteles, barcos y todo este tipo de cosas, por lo que el hambre (por ganar) es diferente». Parecía que Hamilton apretaba el acelerador de la guerra psicológica. Luego, el domingo, matizó sus palabras que, hasta cierto punto, habían sido sacadas de contexto. Pero el sábado

se encontró con, una 'dirección inesperada'.

Antes, conocimos un dato desconocido fuera del equipo Mercedes, y que trascendió durante el Gran Premio de Mónaco. Ocurrió en Montmeló, cuando Hamilton utilizó un modo que exprimía la potencia del motor de forma indebida, al estar prohibido por el equipo. Sin este recurso, y a la vista del resultado de la carrera, Rosberg quizás habría adelantado al británico en las últimas vueltas. El alemán se enfureció y Hamilton hubo de presentar disculpas. Pero el domingo, tras la carrera, supimos por el británico que Rosberg había hecho

lo mismo en Bahrein. En vista de ello, el equipo se plantó para Mónaco. «No va a volver a ocurrir de nuevo», reconocía Toto Wolff. Pero el ambiente estaba caldeado. Por ello, cuando Hamilton se bajó de su monoplaza el sábado, literalmente, echaba humo. Pensaba que Rosberg jugaba al 'ojo por ojo'.

El piloto alemán había perdido todos los mano a mano frente a Hamilton en 2014. No había mejor terreno que Mónaco para romper la tendencia de su rival. Lograr la pole era crucial. Por ello, cuando Rosberg provocó voluntaria o involuntariamente la bandera amarilla en la Q3 del sábado, Hamilton

sintió que el duelo había pasado a otra dimensión.

«Debería haber sabido que esto iba a ocurrir», explicaba nada más bajar del monoplaza, «estoy extremadamente decepcionado de que no lograra terminar mi vuelta pero, en perspectiva, debería haber asegurado antes mi mejor giro», explicaría horas más tarde en Twitter, ya con cierta distancia, el británico. En esa lucha todavía subterránea y sorda para el resto del mundo, Hamilton pensó que se había colocado a merced de su rival. Y Rosberg lo aprovechó. Quién sabe, puede que la relación entre ambos no sea igual para el resto de

la temporada. «Intenté arreglarlo (antes de la carrera) con Lewis», confesaría luego Niki Lauda, «pero no pude». El británico consideró que el error de Rosberg en los momentos finales del Q3 fue intencionado. En este ambiente, ambos salieron a la carrera, aunque Niki Lauda dejara claro antes que no iba a soportar ninguna «estupidez» de sus pilotos en la salida.

La historia de la prueba fue la de una frustración –de Hamilton– y la de un golpe psicológico al rival –el de Rosberg– en el momento más necesario para el alemán. Durante buena parte de la prueba, el líder mantuvo siempre al segundo Mercedes

entre uno y dos segundos. Tan sólo el consumo de combustible le produjo algunos quebraderos de cabeza, solucionados al cambiar su estilo de pilotaje. Hamilton siempre tuvo un muro infranqueable delante.

Y cuando el coche de seguridad salió tras el incidente de Adrian Sutil, se evaporó la única opción estratégica para adelantar del británico. Para colmo, una extraña incidencia afectó al británico en su ojo izquierdo, e incluso tuvo que defenderse en los momentos finales del Red Bull de Daniel Ricciardo. Finalmente, tras un enorme pulso, como en carreras anteriores, era Nico Ros-



ALONSO ACABÓ SATISFECHO DE SU CALIFICACIÓN DEL SÁBADO —«LA MEJOR DEL AÑO»—, PERO EN CARRERA, EL FERRARI NO DA PARA MÁS

FERNANDO ALONSO / FERRARI En tierra de nadie

«Ha sido probablemente la mejor del año, pero obviamente todavía tenemos que mejorar en todas las áreas, también en calificación, pero en Mónaco ha sido mi mejor circuito, mi mejor calificación». Fernando Alonso había comenzado 'picado' el jueves y contestó lo que consideraba críticas a su rendimiento, con el trasfondo de los famosos elogios de Dieter Zetsche. «No sé, es algo bueno siempre que hablen bien de uno. Es de agradecer, aunque me parece curioso que este tipo de alabanzas vengan de equipos rivales, de otra gente siempre, y no de mi círculo más cercano, donde creo que sucede lo opuesto». Y Montezemolo tuvo que salir al quite el viernes...

El sábado, logró la que a su juicio fue la mejor vuelta de la temporada. «Lo vi, antes de venir aquí, en los 13 años anteriores, siempre he sido bastante competitivo, he estado dos veces por detrás de mi compañero de equipo, 11 por delante, así que en calificación ha sido mi circuito favorito para tomar riesgos en una vuelta y, como dije el jueves, es divertido leer que el sábado en Mónaco es mi debilidad». Al final, se quedó con el 'hormigueo', como reconoció en Twitter, de una vuelta especial. El quinto puesto de parrilla y los 12 puntos del domingo fueron el mejor balance de un fin de semana de luces y sombras para Ferrari.

Porque Alonso corrió el domingo en tierra de nadie, sin opciones al podio, y con muchos problemas técnicos que vuelven a confirmar que, al margen de su rendimiento, la fiabilidad del F14 T también es mejorable. «No éramos suficientemente rápidos», resumió al final de la prueba, «el cuarto era lo máximo». Los problemas del motor eléctrico le penalizaron en las primeras curvas, y los de



frenos en la parte final, «sólo frenaba en el lado derecho, así que tenía que mantener el volante hacia la izquierda, una vez estaba en esa posición en medio de la nada, se trataba de llevar el coche a casa, conseguir estos puntos».

Pero si alguien fue desafortunado en Mónaco, ése fue Kimi Raikkonen, quien perdió un podio casi seguro que le hubiera ayudado en su difícil retorno a Ferrari. Sobre todo después de que James Allison explicara que los problemas que sufre con su monoplaza no son muy diferentes a los de Alonso, confirmando por qué no tiene respuesta hasta el momento frente a su compañero de equipo. Pero un toque de Max Chilton por detrás con el coche de seguridad en pista arruinó su mejor resultado con el equipo italiano y la que hubiera sido su primera victoria sobre Alonso esta temporada.

berg quien había logrado su objetivo. Además, lideraba el campeonato con cuatro puntos de ventaja.

El enfrentamiento y la brutal superioridad de Mercedes monopolizaron el fin de semana monegasco. Ésta era la única pista donde se anticipaba una posible alternativa al W05, fundamentalmente por parte de Red Bull. Ni mucho menos. Cada día es más factible que se cumplan los pronósticos de Alonso, quien apuntaba tras Montmeló que el monoplaza alemán puede ganar todas las carreras de la temporada. Tras lo visto en Mónaco, llevamos camino de ello.

Ni el chasis del RB10, ni Ricciardo ni Vettel fueron siquiera alternativa. El australiano quedó el sábado a cuatro décimas de la pole y a medio segundo el alemán. En diez vueltas de carrera suponía que Rosberg y



Hulkenberg volvió a aprovechar sus oportunidades y acabó quinto con el Force India.

Hamilton rodaban a cinco segundos en la distancia. ¿Ésta era la alternativa? El campeón del mundo, Sebastian Vettel, volvió a sufrir otra hecatombe mecánica, una suerte de compensación kármica a los éxitos de los cuatro últimos años. Ricciardo, sin embargo, sigue con su exitosa racha y, de nuevo,

volvió a subir al podio por detrás de los Mercedes.

El australiano cayó a la quinta posición tras la salida. Tras comprobar la evolución de sus neumáticos en los primeros compases de carrera, los problemas de Alonso y Raikkonen le permitieron alzarse hasta la tercera posición, donde incluso

pudo permitirse el infructuoso lujo de atacar a Hamilton cuando el británico sufrió su incidente con el ojo.

«Nos hemos acercado (a Mercedes) aquí en Mónaco, donde sabíamos que sería nuestra mejor baza hasta ahora», reconocía después el australiano, «el circuito nos



McLaren volvió a puntuar gracias al sexto puesto de Button (derecha) y el décimo de Magnussen. Tras Button, entraron Grosjean y su Lotus y Felipe Massa con el Williams. Sorprendente el noveno puesto de Jules Bianchi con su Marussia.



favorecía algo más que en los anteriores». Pero ya vimos el resultado, que volverá a márgenes más 'normales' a partir de la próxima carrera, en Montreal. «Aunque es un circuito urbano, las rectas son más largas, así que seguimos un poco por detrás (en velocidad punta y potencia), algo de lo que todo el mundo es consciente en donde hemos hecho progresos. Sinceramente, puede que no sea suficiente, pero nos estamos acercando, es todos lo que podemos pedir». Así que será un milagro que los Mercedes no vuelvan a rodar, como mínimo, un segundo por vuelta más rápido que sus rivales en Canadá.

Nico Hulkenberg volvió a demostrar con su quinto pues-

to su capacidad para explotar al máximo el material a su disposición, sobre todo al conocer las circunstancias de su carrera. «Las últimas 20 vueltas fueron muy complicadas porque mis neumáticos blandos estaban acabados, y era muy complicado mantener detrás a quienes me seguían y, a la vez, no tocar las barreras». La habilidad del alemán se puso de manifiesto tanto en su pilotaje como en su capacidad para aprovechar los pocos puntos fuertes donde defenderse, «en la última curva y en el túnel». Y fue muy hábil para adelantar a Magnussen cuando éste luchaba con Vergne. Force India igualaba su mejor resultado en Mónaco hasta el momento con otros diez puntos de oro.

Jenson Button rivalizó con Hulkenberg en la parte final de la carrera. Gracias al sexto puesto del británico y al décimo de Magnussen, McLaren rompió una racha maldita de tres carreras consecutivas sin puntuar. «Fue un Gran Premio de Mónaco típico, un lío, gente que cometía errores, coches por todas partes, había que estar muy concentrado, mantenerse en el grupo y cuidar las gomas, usándolas cuando era necesario».

Uno de los grandes protagonistas del Gran Premio fue Jules Bianchi y Marussia. Por primera vez desde que Hispania, Caterham y el equipo ruso entraron en la Fórmula 1 en 2010, uno de los nuevos equipos ha logrado puntuar.

Aunque la carrera monegasca, en el sentido al que se refería Button, favorece resultados inesperados, para el piloto francés el resultado confirmó la evolución de su monoplaza en las últimas carreras.

«Mejoramos el coche en Barcelona, aquí estaba mucho más equilibrado, era mucho mejor para esta carrera». De hecho, Bianchi incluso estuvo a punto de entrar en el Q2. El resultado de Marussia fue un duro golpe para Caterham y puede que el 'catalizador' final para que Tony Fernandes se deshaga definitivamente del equipo verde, rumor que ya había saltado antes de la carrera al poner precio a su escuadra, al parecer, ahora ya a la venta en el mercado.

Tras Mónaco llegará Montreal, una de las pistas favoritas de Hamilton. Allí logró su primera victoria y allí suele ofrecer un nivel de rendimiento especial. Es el terreno idóneo para devolver el golpe a Rosberg. «Siempre tenemos una gran batalla entre ambos, y seguirá así durante la temporada», explicaba el británico tras la carrera. Ahora, eso sí, «este fin de semana fue en una dirección que no esperaba, soy consciente de ello ahora, me aseguraré de ello en el futuro».

www.motor16.com

EL MUNDIAL	
PILOTOS	
1º. N. Rosberg (A)	122 puntos
2º. L. Hamilton (GBR)	118 pts.
3º. F. Alonso (E)	61 pts.
4º. D. Ricciardo (AUS)	54 pts.
5º. N. Hulkenberg (A)	47 pts.
6º. S. Vettel (A)	45 pts.
7º. V. Bottas (FIN)	34 pts.
8º. J. Button (GBR)	31 pts.
9º. K. Magnussen (DIN)	21 pts.
10º. S. Perez (MEX)	20 pts.
11º. F. Massa (BRA)	18 pts.
12º. K. Raikkonen (FIN)	17 pts.
CONSTRUCTORES	
1º. Mercedes	240 puntos
2º. Red Bull-Renault	99 pts.
3º. Ferrari	78 pts.
4º. Force India-Mercedes	67 pts.
5º. McLaren-Mercedes	52 pts.
6º. Williams-Mercedes	52 pts.
7º. Lotus-Renault	8 pts.
8º. Toro Rosso-Renault	8 pts.

INDYCAR SERIES 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS



▶ Hunter-Reay alcanzó la cabeza de carrera en el ecuador de carrera, y a partir de ahí siempre estuvo en la lucha. Y es líder del certamen, por delante de Will Power.

puestos hasta situarse al frente del grupo en la vuelta 67, manteniéndose ahí hasta la 92, y ya en el ecuador de la prueba, a 200 giros, se reduce el número de favoritos

Hunter-Reay gana y refuerza el liderato

El Grand Prix de Indianápolis, celebrado hace unas semanas, tuvo color francés, al imponerse Simon Pagenaud, pero en las 500 Millas disputadas este fin de semana el triunfo ha tenido sabor local, pues el vencedor fue el tejano Ryan Hunter-Reay (Andretti Autosport), que con este resultado afianza su primera

posición en la general y deja claras sus intenciones de sumar otro título al que ya logró en 2012. Sin embargo, no fue un camino de rosas el de Hunter-Reay en esta 98 edición de la carrera más célebre de Norteamérica, pues en los entrenamientos no pasaba de la sexta posición, mientras que los cinco primeros puestos de

parrilla eran, por este orden, para Tony Kanaan (Target Chip Ganassi Racing), su compañero Scott Dixon, Townsend Bell (KVSH Racing), Helio Castroneves (Team Penske) y Mikhail Aleshin (Schmidt Peterson Motorsports). Más atrás, en el puesto 24, encontráramos al catalán Oriol Serviá (Rahal Letterman Lanigan



▶ Castroneves —arriba— rodó en primera posición durante 38 de las 200 vueltas de carrera. Pero Hunter-Reay lideró 56 giros.

Racing), dispuesto a mejorar el duodécimo puesto logrado hace semanas en este mismo escenario.

La prueba estuvo marcada por la emoción habitual en las carreras óvalo, con frecuentes cambios en la cabeza y apretados pelotones. Ed Carpenter mandaba entre las vueltas 10 y 29, y Will Power lo hizo entre la 37 y la 58, pero sólo había transcurrido una cuarta parte de la carrera. Castroneves, a la expectativa, recuperó

a unos pocos: Ryan Hunter-Reay, Juan Pablo Montoya y el propio Castroneves. Las diferencias son mínimas y cada paso por boxes altera el orden. Castroneves es líder en la vuelta 196, pero Hunter-Reay le rebasa en la 197 y completa los tres giros finales por delante. Al final, 60 milésimas los separaron. Tercero fue Marco Andretti (Andretti Autosport) y Oriol Serviá concluyó en una undécima plaza realmente meritoria.



Oriol Serviá entró a poco más de cuatro segundos del vencedor, pero en el puesto 11, uno mejor que hace unas semanas en el Grand Prix de Indianápolis.

Sólo 60 milésimas separaron al ganador, el estadounidense Ryan Hunter-Reay, del segundo clasificado, el brasileño Helio Castroneves.



FÓRMULA RENAULT 3.5 MÓNACO



Carlos Sainz, cuarto y líder

El madrileño Carlos Sainz (Dams) se distancia al frente de la Fórmula Renault 3.5 al lograr la cuarta plaza en la carrera de Mónaco y beneficiarse de los malos resultados de sus rivales directos. El vencedor de la prueba, y autor de la 'pole', fue su compañero, el francés Norman Nato.

GP2 SERIES MÓNACO

Canamasas sube al podio

El barcelonés Sergio Canamasas (Trident) logró un excelente segundo puesto en la segunda manga de las GP2 Series, en Mónaco, lo que supone su primer podio en la especialidad. Las victorias fueron para el británico Jolyon Palmer, líder destacado, y el indonesio Rio Haryanto.



ENDURANCE SERIES SILVERSTONE



Bentley consigue la victoria

Guy Smith, Andy Meyrick y Steven Kane impusieron el Bentley Continental GT3 en la segunda cita de las Blancpain Endurance Series, en Silverstone. El segundo puesto fue para el McLaren MP4-12C de Kevin Estre, Kevin Korjus y el español Andy Soucek, y tercero fue un Audi R8 LMS.

WTCC SALZBURGRING



Tumultuosa salida en la segunda manga, con los Honda Civic en cabeza y el Lada de Thompson 'besando' las protecciones.

Yvan Muller y 'Pechito' López firman en Austria un nuevo doblete de los Citroën C-Ellysée

El velocísimo circuito austriaco de Salzburgring acogía la quinta cita de la temporada del Mundial de Turismos. Y el italiano Gianni Morbidelli, con un tiempo de un minuto, 22 segundos y 137 milésimas que corresponde a una media superior a 185 km/h, rompió la monótona superioridad de los Citroën al conseguir el mejor registro en los entrenamientos con su Chevrolet Cruze; secundado, eso sí, por un par de C-Ellysée: el del vigente campeón, el francés Yvan Muller, y el de su compatriota Sébastien Loeb. Comple-

tando la segunda línea de parrilla, otro Cruze, el de Tom Coronel, mientras que el líder del WTCC, el argentino José María López, debía conformarse con la quinta plaza

de parrilla. Sin embargo, los comisarios aún tenían mucho que decir, y finalmente retrasaban cinco puestos a Morbidelli por haber marcado su mejor vuelta con ban-

dera amarilla, lo que una vez más configuraba una parrilla con dos Citroën al frente.

Y Muller aprovechaba su condición de 'poleman' para hacerse con la que

es su tercera victoria de la temporada, pues en la salida conserva el primer puesto, mientras que por detrás Loeb es rebasado por Coronel, maniobra que también aprovecha López para adelantarse al nueve veces campeón del mundo de rallies y colocarse tercero. Desde ese momento hasta el final, el orden no variaría ya.

La segunda carrera no sería tan buena para los intereses de Muller, pues el francés se vio involucrado en una melé en la salida, obligándolo a abandonar. Interrumpida la prueba, el pelotón afronta una nueva salida en la que los Civic vuelven a tomar la delantera, liderados por Gabriele Tarquini, mientras López se pega a ellos e inicia una remontada que le lleva a deshacerse de Benigni, Michelisz, Monteiro y el propio Tarquini. En la meta, gana López y dos pilotos de Honda, Tarquini y Monteiro, completan el cajón.



▶▶ Yvan Muller continúa siendo tercero, pero ya está a sólo cuatro puntos de su compatriota Loeb tras ganar la primera carrera. En la segunda venció el argentino José María López, un sólido líder.



saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv Motor16 preciosdecoches.motor16.com

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

Ventas en Europa

ESPAÑA LIDERA LA SUBIDA EN ABRIL

Octavo mes de crecimiento de las ventas de turismos y todo terreno en la Europa de los 28, pese a la caída de las ventas en Alemania, que se mantiene como el mayor mercado, y gracias al incremento de dos dígitos registrado en España. Como se puede comprobar en el cuadro adjunto, ese 1.089.226 de unidades comercializadas el pasado mes, que suponen un 4,6% de avance sobre abril de 2013, colocan el acumulado en un positivo 7,4%, con 4.336.013 matriculaciones.

Por marcas, entre las de mayor volumen, superan el 20% de crecimiento en abril Dacia (33,7%), Land Rover (30,2%), Mazda (29,2%), Skoda (22,3%) y Nissan (21,1%), aunque al mirar el acumulado el grupo se queda reducido a Dacia (41,5%) y Mazda (27,6%). Y a la hora de elegir coche, los europeos siguen prefiriendo al VW Golf, que domina con autoridad la primera plaza en el mes y el acumulado, seguido por el Ford Fiesta, ambos con un incremento de ventas mensual y acumulado de dos dígitos y con el Renault Clio, tercero, completando el trío que supera las 100.000 unidades en lo que va de año (ver cuadro). Pero el que experimenta el mayor crecimiento mensual es el Skoda Octavia, que sube a la décima plaza, de la que desplaza al Fiat 500, y se coloca, junto a los Audi 3, con una excepcional subida interanual. También destacan por su fuerte crecimiento en abril Peugeot 2008, Citroën C3, Seat León y Fiat 500L.

LOS MAYORES MERCADOS

	Abril	%14/13	Enero/Abril	%14/13
ALEMANIA	274.097	-3,6	985.850	2,9
REINO UNIDO	176.820	8,2	864.942	12,5
FRANCIA	166.959	5,8	613.568	3,7
ITALIA	119.099	1,9	496.318	5,0
ESPAÑA	80.174	28,7	282.301	16,2
BÉLGICA	53.319	-0,5	201.851	-0,2
AUSTRIA	29.240	-5,1	110.521	-0,3
EUZ8	1.089.226	4,6	4.336.013	7,4
EFTA	40.603	-5,5	147.064	-1,8
EUZ8+EFTA	1.128.829	4,2	4.483.077	7,1

FUENTE: ACEA

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Abril	%14/13	Enero/Abril	%14/13
VW	146.004	-0,5	541.148	3,0
FORD	84.789	8,7	336.332	11,1
RENAULT	75.315	9,0	291.126	10,6
OPEL	73.369	7,4	299.862	8,1
PEUGEOT	69.418	6,1	277.117	8,9
AUDI	67.473	0,7	252.692	6,6
MERCEDES	57.314	1,9	215.082	3,9
BMW	56.352	3,0	224.876	5,8
CITROËN	55.604	4,0	219.126	4,5
FIAT	54.271	3,0	212.155	2,5

FUENTE: ACEA

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades Abril	% 14/13	Unidades Enero/Abril	% 14/13
GOLF	49.653	15,3	179.428	15,4



FIESTA	28.421	21,2	114.027	12,7
CLIO	26.231	0,6	100.688	-0,7

POLO	23.442	-8,1	96.888	2,6
CORSA	20.326	2,9	85.214	2,3
FOCUS	20.179	8,1	81.311	1,7
QASHQAI	19.355	217,5	73.406	-5,8
Z08	19.485	-18,8	81.968	-9,9
A3/S3/R3	18.880	12,0	68.895	37,8
OCTAVIA	17.693	45,1	69.328	39,7

FUENTE: JATO

Coches usados

Suben las ventas y los precios

Los vendedores de vehículos a motor (Garvam) destaca la subida de las ventas de automóviles de ocasión en España durante el primer cuatrimestre del año, con 571.040 unidades comercializadas, que supone un 10,9% más que en ese periodo de 2013, aunque el ratio de nuevo/usado retrocede a uno/dos por el buen comportamiento de las matriculaciones, que potencia el PIVE. Garvam también apunta que el 50% de las transferencias fueron de coches de más de diez años, quedando en el 17% las de modelos por debajo de tres años. Acorde con esa situación, se considera 'testimonial' el valor residual de la mayor parte de los usados que cambian de dueño, valor que Faconauto (concesionarios) coloca por debajo de los 3.000 euros. Los concesionarios también apuntan problemas para cubrir la demanda



Híbridos de segunda mano Peugeot frente al dominio japonés

En los híbridos, el mercado de segunda mano lo dominan los modelos japoneses, con la excepción del Peugeot 508 que se coloca en la novena posición (ver tabla), con unidades de 2013 y sin apenas kilometraje (1.548 km de media). La lista elaborada por AutoUncle, es sobre los modelos híbridos/eléctricos con mayor número de unidades a la venta a finales del pasado mes de abril la encabezan dos Toyota, el Prius con 496 coches de 2009 y un kilometraje medio de 75.000, que suponen casi la mitad de la oferta total, y Auris, con 168 unidades disponibles, principalmente de 2011 y con 31.000 km. El trío de cabeza lo completa otro modelo del grupo japonés, el Lexus RX400h, con una oferta de 104 coches, principalmente de 2008 y cargados de kilómetros (120.000 km).

MARCA	MODELO	PRECIO USADO	PRECIO NUEVO
Toyota	Prius	11.500 €	26.650 €
Toyota	Auris	15.000 €	23.350 €
Lexus	RX400h	20.250 €	Descatalogado
Honda	Civic	8.500 €	Descatalogado
Lexus	RX450h	42.400 €	69.900 €
Lexus	GS	23.995 €	70.700 €
Honda	Insight	10.250 €	Descatalogado
Honda	CR-Z	13.000 €	Descatalogado
Peugeot	508 (RHX/Allure)	28.500 €	39.800 €
Toyota	Yaris	15.300 €	19.900 €

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	GIULIETTA 1.7 TBI 235cv Quadrifoglio Verde	31.590	7,6	235
L	GIULIETTA 1.4 T20cv GLP Distinctive	25.670	8,3	120
L	GIULIETTA 1.4 T20cv GLP Distinctive	25.990	8,3	120
Aston Martin				
Importador: C. de Salamanca, C/ Padre Damán, 7, 28016 Madrid. *Teléfono: 94 59 49. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. **Red de asistencia: 24 horas de asistencia al cliente. *Web: www.astonmartin.com				
G	V12 VANTAGE Roadster Manual	231.772	16,4	517
G	V8 VANTAGE Roadster Manual	145.603	13,8	426
G	V8 VANTAGE Roadster Sportshift	152.115	12,6	426
G	V12 VANTAGE Coupé Manual	207.962	16,4	517
G	V8 VANTAGE Coupé Manual	131.714	13,8	426
G	V8 VANTAGE Coupé Sportshift	138.265	12,6	426
G	V8 VANTAGE S Roadster Sportshift	169.709	12,9	436
G	V8 VANTAGE S Coupé Sportshift	155.477	12,9	436
G	DB9 Volante	228.525	14,3	517
G	DB9 Coupé	210.787	14,3	517
G	VANQUISH Coupé Touchtronic	299.474	14,4	573
G	RAPIDE Touchtronic	228.181	14,9	477
Audi				
Importador: Volkswagen Audi España, S.A. De Dela Sive Edificio Genia Polígono Mas Blau, 08202 El Prat de Llobregat (Barcelona). *Teléfono: 94 028 962. *Garantía: 3 años o 100.000 km. **Red de asistencia: 24 horas. *Web: www.audi.es				
D	A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.200	3,8	105
D	A1 1.6 TDI 105cv Ambition	21.920	3,8	105
D	A1 1.6 TDI 105cv Attraction	19.400	3,8	105
D	A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.000	3,8	90
D	A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.190	3,8	90
D	A1 1.6 TDI 90cv Ambition	20.910	3,8	90
D	A1 1.6 TDI 90cv Attraction	18.940	3,8	90
D	A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	18.390	3,8	90
D	A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.770	4,2	90
D	A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	23.960	4,2	90
D	A1 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	22.680	4,2	90
D	A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attraction	20.160	4,2	90
D	A1 2.0 TDI 143cv Ambition	23.850	4,1	143
D	A1 2.0 TDI Adrenalin2	25.130	4,1	143
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.960	3,8	105
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambition	22.130	3,8	105
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	20.650	3,8	105
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin	22.540	4,2	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	21.540	4,2	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	20.890	4,2	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.770	3,8	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.950	3,8	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Ambition	21.640	3,8	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.770	3,8	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.120	3,8	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.720	4,2	90
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.410	4,2	90
D	A1 Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.580	4,1	143
D	A1 Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	25.890	4,1	143
D	A1 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	18.400	5,1	86
D	A1 1.2 TFSI 86cv Ambition	17.310	5,1	86
D	A1 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.340	5,1	86
D	A1 1.2 TFSI 86cv Attraction	16.780	5,1	86
D	A1 1.2 TFSI Adrenalin2	20.650	5,1	86
D	A1 1.4 TFSI 122 S tronic 119g CO2 Adrenalin2	24.590	5,2	122
D	A1 1.4 TFSI 122 S tronic 119g CO2 Attraction	20.790	5,2	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	23.750	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv Ambition	22.420	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv Attraction	19.800	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.590	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.260	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.640	5,3	122
D	A1 1.4 TFSI 122cv S tronic 119g CO2 Ambition	23.310	5,2	122
D	A1 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	22.660	4,7	140
D	A1 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.140	4,7	140
D	A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.430	4,7	140
D	A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	21.910	4,7	140
D	A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
D	A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.610	5,9	185
D	A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Attraction	23.940	4,7	140
D	A1 1.4 TFSI 185cv S tronic 119g CO2 Adrenalin2	25.710	4,7	140
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.170	5,1	86
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Ambition	20.100	5,1	86
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	18.170	5,1	86
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.510	5,1	86
D	A1 Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.410	5,1	86
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.350	5,3	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Ambition	24.990	5,3	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	22.370	5,3	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	24.510	5,4	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.150	5,4	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.530	5,4	122
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro	25.160	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro	22.640	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	23.390	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.870	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.340	5,9	185
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Attraction	24.700	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic 119g CO2 Adrenalin2	26.470	4,9	140
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic 119g CO2 Attraction	34.200	7	231
D	A1 Sportback 2.0 TFSI quattro	34.930	7	231
D	A3 1.6 TDI 105cv Ambiente	26.720	3,8	105
D	A3 1.6 TDI 105cv Ambition	26.720	3,8	105
D	A3 1.6 TDI 105cv Attraction	24.240	3,8	105
D	A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambiente	28.870	3,9	105
D	A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambition	28.870	3,9	105
D	A3 1.6 TDI 105cv S tronic Attraction	26.390	3,9	105
D	A3 1.6 TDI Adrenalin	24.550	3,8	105
D	A3 1.6 TDI Adrenalin	23.260	3,8	105
D	A3 1.6 TDI S line edition	28.090	3,8	105
D	A3 1.6 TDI S tronic Adrenalin	26.700	3,9	105
D	A3 1.6 TDI S tronic Attraction	25.410	3,9	105
D	A3 1.6 TDI S tronic S line edition	30.240	3,9	105
D	A3 1.6 TDI ultra Adrenalin	24.630	3,2	110
D	A3 1.6 TDI ultra Attraction	23.260	3,2	110
D	A3 2.0 TDI 150cv Ambiente	28.560	4,1	150
D	A3 2.0 TDI 150cv Ambition	28.560	4,1	150
D	A3 2.0 TDI 150cv Attraction	26.080	4,1	150
D	A3 2.0 TDI 150cv quattro Ambition	31.920	4,7	150
D	A3 2.0 TDI 150cv quattro Attraction	31.920	4,7	150
D	A3 2.0 TDI 150cv quattro S tronic Attraction	39.340	4,7	150
D	A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambiente	30.710	4,4	150
D	A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambition	30.710	4,4	150
D	A3 2.0 TDI 150cv S tronic Attraction	28.230	4,4	150
D	A3 2.0 TDI Adrenalin	26.390	4,1	150
D	A3 2.0 TDI Attraction	25.100	4,1	150
D	A3 2.0 TDI clean d. 184 Str quat Attraction	35.630	4,8	184
D	A3 2.0 TDI clean d. 184 Str quat Ambiente			

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, Mazda, and Mercedes.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like D, G, L, and Peugeot.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like D, G, L, and Rolls Royce.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

FIXCAR

SEGURIDAD EN PRIMAVERA

La red de concesionarios multimarca ayuda a poner a punto el automóvil a precios competitivos, incluyendo una revisión de



seguridad. Hasta el 15 de junio estarán disponibles los pack Completo (dos neumáticos con montaje y equilibrado por 96 €), y Básico (cambio de aceite y filtro por 49 €). También ofrece coches en las mejores condiciones.

PEUGEOT

4008, ahora con 2.000 euros de descuento

Las campañas de Peugeot en mayo se han mantenido inalterables respecto al mes anterior, con la excepción del 4008, que ha visto subir la acción cliente de los 1.400 euros de abril a los 2.000 € en mayo, cifra a la que se pueden sumar los 1.200 euros que conlleva financiar y las aportaciones correspondientes al PIVE. La demostración de la repercusión final de esas rebajas se puede comprobar en la webstore de vehículos nuevos en stock de la marca (www.peugeot.es), con ofertas como un 4008 DV6C

Visita la webstore



con cambio manual de seis marchas y acabado Allure por 29.015 euros o un 1.8 HDi de 150 caballos, también con cambio manual de seis velocidades y acabado Allure por 33.790 €.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

Main table listing car models, prices, consumption, and power for various brands including Volvo, Peugeot, and others.



PROMOCION BP ULTIMATE FREESTYLE

Soy un gran aficionado a las motos y al motor y me gustaría asistir al BP Ultimate Freestyle que se celebra el 20 de junio en Canarias. ¿Me pueden decir si hay alguna promoción para conseguir descuentos en las entradas?

RESPUESTA

Así es, los clientes de BP que reposten 25 litros de cualquier tipo de carburante BP en las estaciones de servicio adheridas a la promoción reciben hasta un 25% de descuento sobre el precio de la entrada normal.

CHASIS ACTIVO EN NISSAN

Antonio Márquez

Me quedé con alguna duda cuando leí la información del Control de Chasis Activo en el Nissan Qashqai y ahora me pasa lo mismo cuando lo he visto en el nuevo X-Trail. Tengo referencias sobre este sistema en la Clase S de Mercedes, pero que yo sepa los modelos de Nissan no llevan suspensión adaptativa. ¿Cómo es posible entonces? Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues entonces el 'mea culpa' si no hemos sido capaces de explicar con claridad esta tecnología que ha incorporado Nissan en sus últimos crossover, como el Qashqai y el X-Trail. Y comentarte que no tiene nada que ver, efectivamente, con la

CARTA DE LA SEMANA



EL SONIDO DEL MOTOR ES IMPORTANTE

Antonio Sanjuán

Creo que el sonido del motor es vital para transmitir sensaciones, por eso no entiendo lo que han hecho con la Fórmula 1. Pero me temo que el fenómeno de limitar el sonido se irá extendiendo a los deportivos de calle en los próximos años, ¿no creen? ¿Saben algo al respecto?

RESPUESTA

Estamos de acuerdo que un motor se tiene que dejar sentir para que 'llene'. Por eso se trabaja sobre los propulsores y los escapes, para que la sinfonía final sea la deseada. Pero mucho nos tememos a la eficiencia y la contaminación acústica en las ciudades 'pesan' mucho y cada vez más los decibelios se irán reduciendo, algo también lógico para no alterar la convivencia en las grandes urbes.

Dicho esto estamos de acuerdo que en un circuito el sonido es vital y lo que ha hecho esta temporada en la F-1 no tiene nombre. De los V8 del pasado a los actuales V6 el sonido se ha rebajado casi a la mitad. Fíjate que ya hay campeonatos como la inminente Fórmula E, monoplaquetas eléctricas de altas prestaciones, en las que el sonido se

'provoca' para que deleite, pero sin que moleste, dado que la mayoría de los circuitos donde correrán son urbanos. Con respecto a la reducción de decibelios en los deportivos en un futuro, no lo sabemos con certeza, pero imaginamos que puede ser el camino a seguir.

Las grandes ciudades se irán 'blindando' contra las emisiones y la contaminación acústica, por eso una buena solución sería 'fabricar' el sonido de manera artificial, como ya hacen modelos como el Lexus IS Sport o el Renault Clio con el sistema R-Link. Digamos que el sonido deportivo se crea y ajusta a las condiciones en las que circulemos, pero se emite por los altavoces para que se sienta en el habitáculo pero no moleste en el exterior. Ya veremos lo que pasa...

que utiliza la sofisticada Clase S en Mercedes. En ambos casos una cámara frontal es la encargada de 'leer' o analizar la superficie que se encuentra por delante del vehículo. Como la calzada no es perfecta y existentes baches e irregularidades, la suspensión es la encargada de neutralizar esas imperfecciones.

La Clase S recurre a una suspensión adaptativa para realizar esa función, convirtiéndose en una especie de 'alfombra' mágica, ya que supera incluso los temidos 'guardias tumbados' sin que los ocupantes se percaten de ello. El esfuerzo

tecnológico de Nissan ha sido enorme para dotar al Qashqai y al X-Trail de una dotación de vanguardia. Pero en este caso se recurre a otro tipo de solución. La cámara frontal también analiza la calzada, pero para neutralizar los movimientos de la carrocería provocados por las irregularidades del firme recurre a una frenada selectiva en las cuatro ruedas, tan sutil que los ocupantes no se percatan. Es un sistema efectivo, pero no tanto como el de la Clase S. En resumen, en Mercedes actúa sobre la suspensión y en Nissan sobre los frenos. Ésa es la diferencia.



a los diferentes modelos de la marca.

MITSUBISHI DEBONAIR

Alfonso Ortega

No nos extraña que no haya mucha información sobre este vehículo porque fue una berlina bastante lujosa que sólo se comercializó en el mercado japonés. Vio la luz en 1964 pero el modelo al que haces referencia corresponde a la segunda generación (1986-1992). Medía 4,69 metros de largo, pero la

variante Supersaloon llegaba hasta los 4,87. Presentaba tres motores, un dos litros de 105 CV, otro con la misma cilindrada y compresor de 150 CV y un último 3.0 V6 que llegaba hasta los 210 CV. El cambio era automático de cuatro relaciones y su interior estaba homologado para cinco o seis plazas.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

MOTOR DIÉSEL DE 190 CABALLOS EN LA SERIE 5 DE BMW ¿CUÁNDO LLEGA?

Jaime Carrasco

Pues el propulsor diésel de 190 caballos tiene previsto llegar a la Serie 5 de BMW en septiembre. Recuerda que es la conocida mecánica de dos litros y cuatro cilindros en línea que actualmente arroja una potencia de 184 caballos. Lo que pasa es que este motor se ha revisado y optimizado y se está incorporando progresivamente

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ME PUEDEN MULTAR SI MI HIJO PEQUEÑO ESTÁ CIRCULANDO EN EL PARQUE CON SU BICICLETA, TODAVÍA CON RUEDINES, Y NO LLEVA CASCO?

Como ya hemos indicado, una de las modificaciones que ha sufrido la Ley de Seguridad Vial es la que obliga al uso del casco de protección a los menores de 16 años cuando conduzcan o sean ocupantes de bicicletas o ciclos en general en todo tipo de vías. Por lo tanto, si el niño, aunque tenga cuatro años, no lleva casco, incluso aunque se encuentre en el parque y su bicicleta dependa aún de los ruedines supletorios, efectivamente podrá ser denunciado y multado por ello. Teniendo en cuenta que la responsabilidad por las infracciones cometidas por un menor recaerá sobre sus padres o tutores, el pago de la sanción, que sería de 200 euros, tendría que ser abonado por ellos. Del mismo modo conviene recordar que, igualmente, la mencionada infracción sería cometida si el niño que viaja como ocupante en el asiento supletorio trasero de la bicicleta no llevase el correspondiente casco de protección.

BUENA PREGUNTA

INMOVILIZAR EL VEHÍCULO SI NO SE HACE USO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Tengo entendido que, tras la modificación de la Ley de Tráfico se han ampliado los supuestos en los que la autoridad puede acordar la inmovilización del vehículo. ¿Es posible que si no se lleva a un niño correctamente se produzca la inmovilización?

RESPUESTA

Efectivamente, la inmovilización del vehículo se regula en el artículo 84 de la Ley de Seguridad Vial, donde se recogen los supuestos en los que el vehículo puede ser inmovilizado por la autoridad. Varios son los supuestos de este artículo que han sido modificados, bien para ampliarlos o bien para llevar a cabo una aclaración e, incluso, en algún caso para ampliar los supuestos.

Por lo que se refiere a los sistemas de retención infantil, la modificación de la Ley de Seguridad Vial, considerando que el bien a proteger en este caso es la integridad física y la salud del menor, es decir, que es un bien de suma trascendencia, ha establecido que, si no se hace uso de los sistemas de retención infantil en los casos en que son obligatorios, además de la correspondiente sanción administrativa, el vehículo podría ser automáticamente inmovilizado por los agentes de la autoridad, impidiendo así la continuación del viaje. Eso sí, teniendo en cuenta que la citada inmovilización se producirá en el lugar señala-

do por los agentes de la autoridad, el agente podrá indicar al conductor que continúe circulando hasta el lugar designado.

En este sentido hay que tener en cuenta que los gastos que se originen como consecuencia de esa inmovilización serán por cuenta del conductor, debiendo ser abonados como requisito previo para levantar la medida; pudiendo, incluso, los agentes retirar el permiso de circulación hasta que se haya acreditado el abono de los referidos gastos.



PÉRDIDA DE LA CARGA

¿Puedo ser sancionado si al transportar con mi camión cualquier tipo de carga se me cae parte de la misma en la calzada?

RESPUESTA

Precisamente ésta es una de las nuevas infracciones que anteriormente no existían como tal y que la modificación de la ley ha incluido, catalogándola como una infracción muy grave y que, por tanto, será sancionada con una multa de 500 euros.

Hay que recordar que el hecho sancionable implica circular con el vehículo cuya carga haya caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando un grave peligro para el resto de usuarios de esa vía. Por lo tanto, si la caída de la carga, por ejemplo, se debiese a un accidente del vehículo, no podría aplicarse esta sanción puesto que no se cumplirían todas las premisas necesarias para ello, al no deberse la caída al mal acondicionamiento de la mencionada carga.

CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGALITAS
15%
MOTOR 16



BMW-MERCEDES DOS BERLINAS AUTOMÁTICAS FRENTE A FRENTE



Sierra 4x4, un precursor

Hace 25 años, en Motor16 probábamos lo que podríamos considerar un precursor de los actuales SUV: el Sierra Longway 4x4, un modelo que bien pudo inspirar a algunos de esos familiares de aspecto campero que hoy tanto abundan en nuestro mercado.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era noticia la renovación de la gama 21 de Renault, obligada por la llegada de rivales como el Peugeot 405 o el Volkswagen Passat y también por modelos como el nuevo Renault 19. Dicha renovación se basaba en retoques estéticos y en la llegada de una nueva versión de 12 válvulas, el 21 TXI de 140 CV, a la que se añadiría una variante de dos volúmenes.

También lo eran dos nuevos modelos de camión, de camión Pegaso, que aun existía. Eran los Pegaso Trader –que culminaban la gama pesada Troner– y los nuevos Pegaso Mider, también camiones pesados pero de gama media, movidos en este caso por un 10,5 l turbo de 257 CV y dotado de una caja ZF de 9 velocidades.

La historia era noticia

igualmente, pues se había celebrado el Rally Hispano Suiza, reapareciendo el otro nombre mítico que llevó a la marca España al Olimpo automovilístico mundial. En ese rally, en el cual unos 40 supervivientes se habían lucido entre Madrid y Santander a lo largo de más de 1.000 km, habían circulado codo con codo los Hispano Suiza V 12, los H 6 y los Alfonso XIII, venidos de todos los continentes.

El coche probado era un coche sin rival en nuestro mercado, el Ford Sierra Longway 4x4 (3.842.000 pesetas y 150 CV). Este Ford Sierra, un break 4x4, solo tenía un rival, más módico, el Alfa Romeo 33 1.7 SW 4x4, y otro más caro, el BMW 325 IX Touring. Sus virtudes derivaban de su comportamiento, de su capacidad motriz y de su confort. Sus defectos eran consecuencia de su tracción 4x4, ya que tanto su peso como su consumo (12,3 litros cada 100 km a 120 km/h) eran altos, como escasa era su ventilación interior.

La prueba comparativa enfrentaba a dos berlinas alemanas diésel y automáticas, iniciando una oferta que sería cada vez más apreciada. Esas berlinas dotadas de la máxima tecnología diésel de entonces –justo cuando se comenzaba aquí la venta del Austin Montego DSL con el primer diésel de inyección directa de nuestro mercado– eran el Mercedes 190 D 2.5 T Automático (4.733.234 pesetas y 122 CV) y el BMW 324 TD Automático (4.012.235 pesetas y 115 CV). La abultada diferencia de precio entre ambos podría por sí sola decidir la elección; no obstante el Mercedes destacaba por su silencio, su comportamiento y su velocidad máxima (196,2

Nº 292

27 MAYO 1989

La portada



Un número especial dedicado a las novedades del Salón de Barcelona que contaba con una portada en donde destacaban los descapotables más exclusivos y como gran novedad el renovado Renault 21.

km/h), y no tanto por causa de su precio, de su cambio automático algo brusco y de la imposibilidad de ofrecer un cambio manual. El BMW ofrecía prestaciones, una buena posición al volante y un funcionamiento suave, pero su dirección era lenta, su eje trasero rebotaba en mal firme y su equipo y precio no eran ninguna oferta.

Hace ahora 25 años era curioso recordar la figura de Zhav Sheng, el hombre del automóvil en China, hoy primer fabricante mundial y entonces un país donde la quinta parte de la población mundial poseía simplemente algo más de tres millones de vehículos de motor, siendo la bicicleta su útil de desplazamiento, quedando el automóvil sólo para la clase dirigente comunista.

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

¡Haz que su comunión sea diferente!

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



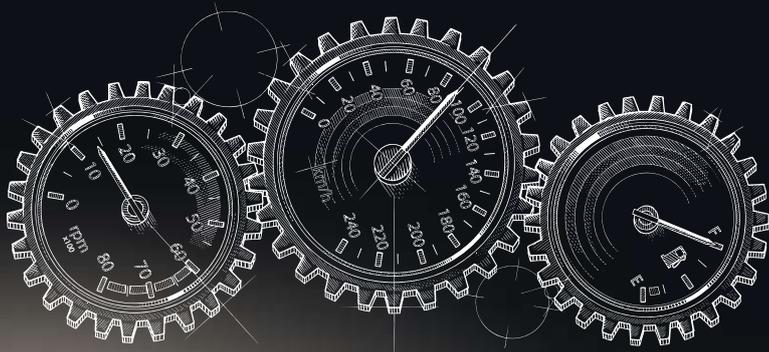
INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marco@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.



CITROËN DS5 NUEVO MOTOR BlueHDi 180 CV

POTENCIA & BAJOS CONSUMOS Y EMISIONES
POR FIN COMPATIBLES



CITROËN DS5 BlueHDi 180 CV AUT6

4,4 LITROS/100 KM | 114 GRAMOS DE CO₂/KM

POR **299€**/MES* EN 60 CUOTAS. TAE: 9,82 %. ENTRADA: 11.920 €

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



Consigue tu oferta exclusiva del Citroën DS5 capturando este código o en la línea Atención DS

902 102 942

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN DS5: 3,3 - 7,3 / 85 - 169

*Sobre PVP recomendado DS5 BlueHDi 180 AUT6 URBAN CON NAVEGADOR: 26.190€ (impuestos, transporte, oferta y Plan PIVE sujeto a disponibilidad de fondos, incluidos) para particulares que se acojan al Plan PIVE y que entreguen un vehículo Citroën, y que financien con una permanencia mínima de 36 meses, a través de Banque PSA Finance, hasta fin de mes en puntos de venta participantes, válido en Península y Baleares. Capital financiado con gastos de apertura: 14.833,66€, TIN: 7,75%, Gastos de apertura incluidos en la mensualidad 3,95%, (563,66€) Precio Total a plazos: 29.860€. Modelo visualizado: Citroën DS5 HYBRID4 SPORT.