

1,30 €

Sale los martes

# Motor 16.com

AUDI A3 e-tron SPORTBACK,  
204 CABALLOS Y SÓLO GASTA  
1,5 L/100KM



Al volante



Al volante: Gama Dacia,  
Hyundai Genesis, Renault  
Traffic, Seat León 4Drive



Nº 1.602  
Del 15 al 21 de JULIO  
de 2014

## NUEVO OPEL CORSA

Llega repleto de tecnología

Prueba de  
fiabilidad con el  
**Peugeot 308  
1.2 e-THP 130**  
Sorprendidos con los  
primeros 10.000 kms.

Bajo la lupa



- ◀ Nuevo motor tricilíndrico
- ◀ Sistemas de seguridad a la última
- ◀ En enero a la venta

A fondo

### Probamos el nuevo Mercedes C220 BlueTec Demostración de poder



170 CV

Angel Carrehilla  
acarrehilla@motor16.com



## Hacer el agosto

Mientras llega la ley de hidrocarburos, vuelve a ocurrir lo habitual, sube la gasolina, el transporte y los precios, para que algunos hagan su agosto a nuestra costa

Cada verano, con insufrible puntualidad, llega la tradicional rapiña del aumento de precio de los carburantes. La verdad es que todavía no he perdido la esperanza de que alguien con autoridad moral me explique con pelos y señales las claves de este fructífero negocio. Mientras, toca aguantarse. Así, en estas últimas semanas la gasolina se ha encarecido un 2,5 por ciento para estar en torno a los 1,45 euros el litro, en tanto que el gasóleo, con una subida del 2,3 por ciento, está en 1,35 euros aproximadamente. Esto significa que los conductores, léase familia de vacaciones, tienen que hacer frente a un coste medio de 68 euros para llenar un depósito de 50 litros de un diésel o 63 euros para hacerlo en un gasolina. No deja de ser curioso que siempre coincida la temporada de máxima utilización del coche, con el agravamiento de los conflictos geopolíticos en Oriente Próximo. De esta forma, la permanente barbarie establecida en las zonas en las que se concentra una parte importante de la producción mundial de crudo, siempre según las petroleras, se recrudece en la época estival. Además, añaden que la subida del barril Brent es de tal calibre que ni la fortaleza del euro sobre el dólar (moneda en la que se comercializa el petróleo), equilibra los precios. Por desgracia, con el viejo truco de subir los precios como 'cohetes' y bajarlos como 'plumas', compensan sus desajustes.

Cómo será que según el último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia, los márgenes brutos habían aumentado este año en un 25 por ciento en las gasolinas y un 11 por ciento en el gasóleo. Todo ello supone que los precios antes de impuestos en nuestro país, están por encima de la zona euro. Cuestión diferente es que el precio final esté por debajo de la media europea, dado que los impuestos en España son más bajos que en la UE. Con razón, el ministro de Industria, José Manuel Soria, llama constantemente la atención a las grandes petroleras por tener unos márgenes que están muy por encima que sus homólogas europeas. Un fenómeno que teóricamente puede cambiar con una Ley de Hidrocarburos que permita una mayor competencia y repercuta en los precios. Mientras, lo que es habitual, sube la gasolina, el transporte y los precios, para que los de siempre puedan, a costa de los mismos seguir haciendo el agosto.

## visto en internet

# CONDUCTORES ¿SUSPENSOS?

Sorprende el estudio presentado por la Asociación Nacional de Autoescuelas según el cual el 97 por ciento de los conductores actuales no pasaría el examen teórico del carné de conducir. Y sorprende por la cifra —significa que sólo 3 de cada 100 podría conducir— pero también por la aparente ligereza del razonamiento. Estamos absolutamente de acuerdo en que la formación de los conductores debe mantenerse en el tiempo; pero parece más que evidente que el propósito de este estudio está más en conseguir un gran titular.

Porque es muy probable que cualquier conductor, enfrentándose sin refrescar conocimientos a un examen

teórico suspendiera. Pero ¿no podríamos decir lo mismo si de repente nos pusieran un examen de matemáticas, literatura o física de esos que hacen nuestros hijos en educación secundaria o bachillerato? Es muy probable que, sin haber repasado ni puesto al día los conocimientos que adquirimos hace años, el resultado fuera el suspenso.

Pero, como ocurriría, entre los conductores, un poco de repaso seguramente nos permitiría volver a aprobar. Aunque, sin duda, ese mayor porcentaje de aprobados ya no daría para poder ofrecer un titular tan llamativo para la noticia.

## no te lo pierdas

# EL COCHE DEL AÑO BAJO LA LUPA

Fuimos los primeros en España que decidimos someter a un coche a una prueba de fiabilidad. Desde el número 2 de Motor16, hace ya 30 años, cuando analizamos en profundidad el Opel Corsa, nuestro objetivo era ofrecer las pruebas más exhaustivas, más rigurosas y también más exigentes.

Ahora volvemos, y en esta ocasión hemos elegido el Coche del Año en Europa, el Peugeot 308, para que sea sometido a nuestro particular test. Con la versión tricilíndrica de 130 caballos como protagonista, el 308 lleva ya algunas semanas recorriendo de forma infatigable y casi ininterrumpida diversos enclaves de nuestra geografía. Y en este número ya podemos contaros cómo se está comportando, una vez que ya hemos recorrido 10.000 kilómetros con él.



Síguenos  
en...



@motor16



/Motor16

Motor16.tv  
Motor16

**QUÉ PASA**

**6**  
**MERCEDES CLASE V MARCO POLO**

Una casa con ruedas

Mercedes presenta la versión autocaravana del nuevo Clase V, el Marco Polo permite recorrer el mundo con todas las comodidades y 'sin salir de casa'.

**DE BUENA FUENTE**

**8**  
**VOLKSWAGEN**  
Generación SUV  
Durante los últimos meses

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

DIRECTOR:  
Javier Montoya -jmontoya@motor16.com  
Subdirectores:  
Andrés Mas -amas@motor16.com  
Pedro Martín -pmartin@motor16.com  
Redactora jefe:  
María Jesús Benet -mjbenet@motor16.com

Diseño:  
Juan González Abo -jgonzalezabo@motor16.com  
Colaboradores:  
Gregorio Araya, Álvaro G. Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Malla, Ramón Roca Mosada, Javier Rubio y Montse Turiel

Publicidad:  
publicidad@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-661 977 361  
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:  
C/ Tierno, 66, Polígono Industrial San José de Valdeas  
28018 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 CIO

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la RPP. Censado Legal. MBO. 247923

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



Volkswagen no ha dejado de presentar nuevos coches concepto de tipo todoterreno. Con ellos, no sólo anticipa el diseño que llevará a la producción en serie, sino también su estrategia SUV.

**9**  
**PILA DE COMBUSTIBLE**

Casi a punto

El Toyota FCV de pila de hidrógeno es una realidad a punto de llegar al mercado. Pero el Toyota no estará solo. Hyundai tiene asimismo su propuesta con este tipo de tecnología, que otros fabricantes (Daimler, General Motors, Honda...) ven como la solución para la movilidad del futuro.

**EN PORTADA**

**10**  
**NUEVO OPEL CORSA**

Dentro más cambios

Relieve generacional para el Opel Corsa, que sigue fiel al estilo de su predecesor pero cambia radicalmente todo lo demás, con nuevos motores, equipamientos y puesta a punto del chasis. Hemos podido subirnos a él en Alemania.

**CUATRO RUEDAS**

**14**  
**MERCEDES C220 BLUETEC 7 GTRONIC PLUS**

Con todas las estrellas

La nueva generación del Clase C mantiene todas las virtudes legendarias de la marca de la estrella, además añade la nueva imagen más juvenil iniciada con los Clase A. Y por supuesto, ofrece un arsenal de tecnología, de seguridad y de imagen.

**20**  
**PEUGEOT 308**

Los primeros 10.000 kilómetros

En 31 años, el Peugeot 308 es el primer vehículo con motor de 3 cilindros de gasolina al que Motor



**CUATRO RUEDAS**

**28**  
**HYUNDAI GENESIS**

Buque insignia  
**Hyundai ha echado el resto para crear su modelo estandarte, el Genesis, una berlina de lujo con motor V6 de 315 caballos, tracción total, equipamiento completísimo y un aluvión de tecnología que lucha, sin ningún tipo de complejo, con los modelos 'premium' alemanes**

16 realiza una prueba de fiabilidad. Con 25.000 kilómetros como reto, ya hemos superado con él los primeros 10.000 kilómetros; y éstas son nuestras impresiones.

**26**  
**GAMA DACIA 2014**

Progresión imparable

En 2014 Dacia conmemora los 15 años del relanzamiento de la marca bajo el paraguas de Renault, y los 10 años de vida del Logan. Los números de Dacia asustan por increíbles.

**30**  
**RENAULT TRAFIC**

Más que polivalente

Con 210 versiones, puede ser una herramienta de trabajo o como un monovolumen para viajar en familia.

**32**  
**SEAT LEÓN 4DRIVE**

Eficacia total

La carrocería familiar ST del Seat León añade ahora la tracción total, con un sistema de última generación que permite una capacidad de movimiento prácticamente ilimitada.

**CUATRO RUEDAS**

**24**  
**AUDI A3 E-TRON SPORTBACK**

Apuesta por el presente

El futuro será eléctrico, pero hasta que las baterías no tengan un precio razonable y ofrezcan una capacidad suficiente para satisfacer las necesidades de todos los conductores, hay que dar pasos más realistas, como este Audi A3 e-tron, un híbrido plug-in que ofrece prestaciones de deportivo y un consumo de 1,5 l/100 km.



**+INTERESANTE**

**36**  
**VOLKSWAGEN RACE TOUR**

Experiencia de conducción

El Race Tour es una iniciativa de Volkswagen que permite a sus clientes disfrutar y aprender al volante.

**38**  
**OPEL DESIGN 2.0**

El diseño que viene

Los diseñadores de la marca trabajan en lo que ellos denominan Opel Design 2.0, una nueva corriente de ideas anticipada por el concepto

Monza, que definirán el estilo de Opel en los próximos 10 años.

**DE CARRERAS**

**42**  
**FÓRMULA 1**

Previo G.P. de Alemania

Con el mundial en un pañuelo entre Hamilton y Rosberg, ahora llega Alemania para vivir el siguiente capítulo de esta batalla entre los pilotos de Mercedes.

**45**  
**A TODO GAS**

Las noticias del deporte del motor

**De principio a fin**

Qué pasa	6
De buena fuente	8
En portada	10
Cuatro ruedas	14
La semana	34
+ Interesante	36
A la última	40
De carreras	42
Queremos saber	64
El retrovisor	66

**Busca tu marca**

AUDI	24
DACIA	26
HYUNDAI	9, 28
MERCEDES	6, 14
OPEL	10, 38
PEUGEOT	20
RENAULT	30
SEAT	32
TOYOTA	9
VOLKSWAGEN	8, 36

**SABER COMPRAR Y VENDER**

**48**  
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

**66**  
**EL RETROVISOR**

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PAG. 48



**SEAT IBIZA 30 ANIVERSARIO EDICIÓN LIMITADA**

Seat está de celebración ya que su Ibiza cumple 30 primaveras. Y a partir de una ocasión tan especial la marca española perteneciente al Grupo Volkswagen ha decidido lanzar una versión especial y limitada de su utilitario asociada exclusivamente a la carrocería SC de 3 puertas y al motor 1.6 TDI de 105 caballos. El Ibiza 30 Aniversario ofrece un color específico Beige Balea y un equipamiento espectacular que va desde los faros de xenon hasta la tapicería en el exclusivo tejido Alcantara o la cámara de visión trasera. Cuesta 20.769 euros.



**Mercedes Clase V Marco Polo 'Apartamento' de lujo sobre ruedas**

La Clase V de Mercedes ya tiene su tradicional versión Marco Polo desarrollada también en colaboración con Westfalia. Sobre la base del nuevo monovolumen de la marca de la estrella, lo cierto es que la presentación de este camper compacto ha ganado mucho aunque como es habitual las fotos dadas a conocer por la marca alemana presentan la versión más equipada y lujosa. En cualquier caso hay que destacar de la nueva Marco Polo la alta calidad de

los materiales, incluso en el modelo más básico y la llegada de nuevos equipamientos como pueden ser los interiores iluminados con luz ambiente por medio de luces de Led. El mueble que esconde la cocina y la nevera recurre a una superficie de cristal muy resistente a los golpes y la nueva Marco Polo cuenta con dos depósitos de agua de 38 y 40 litros. Las butacas de conductor y acompañante pueden girar 180 grados, y si se elige una configura-

ción de 4 plazas, la banqueta trasera se desliza dejando espacio para una mesita. Los dos asientos traseros, con un sistema electroneumático inflable, son eléctricos y se pueden convertir en segundos en una o dos camas de 2,03 metros de largo por 1,13 de ancho cada una. Adicionalmente puede habilitarse otra cama bajo el techo practicable. Y los motores de los que dispondrá la nueva Marco Polo serán diésel con 136, 163 y 190 caballos de potencia.



Los escritorios traseros se desplazan para poder convertir el espacio en un salón con un aspecto similar al de un estudio de lujo.



Andrés Mas | amas@motor16.com

**LEXUS PARA LA POLICÍA DE SIDNEY**

Lexus Australia ha firmado un acuerdo de colaboración con el Departamento de Policía de Nueva Gales del Sur, Australia para incorporar dos unidades híbridas como dotación policial. Los GS 450h y RX 450h F Sport patrullarán por las zonas del sur del país y las pistas de esquí cercanas a Sidney donde ahora comienza la temporada.

**LAND ROVER DISCOVERY SPORT**

Pedro Lopez Bernal, uno de los lectores de Motor 16, ha conseguido fotografiar en Córdoba un Land Rover Discovery Sport totalmente camuflado. El sustituto del Freelander con 7 plazas llegará a finales de año.



Con el techo elevado se puede habilitar una cama más en la parte superior.



**PARA PENSAR**

**3,07**

millones de coches ha vendido VW durante el primer semestre del año

Es la primera vez que Volkswagen entrega más de tres millones de coches en todo el mundo en tan sólo un semestre. Esto representa un aumento del 3,8 por ciento respecto al año anterior.

**EL PUNTAZO**

Los nuevos Smart ForTwo y Smart ForFour se presentarán oficialmente mañana miércoles día 16 de julio. Un estreno muy esperado.



**Volvo XC90 Con 400 CV y menos de 3 litros de consumo**

El goteo de información sobre el inminente Volvo XC90 continúa y la marca sueca de propiedad china sigue soltando datos y fotos de un modelo que promete asombrar. La última noticia habla de un tracción total de 7 asientos que podrá moverse con conjuntos propulsores de hasta 400 CV y emisiones ultrabajas para una versión híbrida enchufable cuyos datos de consumo son casi de ciencia ficción. En concreto se habla de unas emisiones de 60 g/km que podrían equivaler a un consumo medio

homologado de entre 2,5 y 3,0 litros cada 100 kilómetros. El nuevo Híbrido T8, también denominado 'Twin Engine', que combinará un compresor y un turbo en un propulsor de 4 cilindros que moverá las ruedas delanteras y un motor eléctrico

de 80 caballos que hará lo propio con las traseras, tendrá una autonomía en eléctrico de 40 km y sus prestaciones serán de auténtico deportivo. Además, el XC90 podrá llevar un diésel 'Twin Turbo' D5 con 225 caballos y un consumo de 6 l/100 km, un D4 de 190 caballos con unos 5 l/100 km y en gasolina un T6 con compresor y turbo y 320 caballos y un T5 con 254 caballos.



La nueva denominación que recibirá el XC90 para su modelo híbrido será la de T8 'Twin Engine'



La nueva tecnología de chasis SPA (Scalable Product Architecture), ha permitido encontrar espacio para las baterías sin sacrificar nada.



**Citroën C5 Cross Tourer Aprovechando la moda todocamino**

Citroën acaba de poner a la venta su nuevo C5 Cross Tourer, una berlina familiar que adopta una estética similar a la de los todocamino tan de moda y un apellido

que se suma al del conocido Aircross del C4. El Cross Tourer se diferencia del resto de los C5 Tourer por el incremento de la altura libre al suelo, por las molduras

que recorren la carrocería, las protecciones simuladas de los bajos delante y detrás en un material plástico que imita el aluminio y el logo específico de Cross Tourer. Este modelo estará únicamente asociado al motor 2.0 HDI de 160 caballos asociado tanto a un cambio manual o automático de 6 marchas.

**Citroën C3 Puretech 82 S&S Con un consumo de 4,3 l/100 km**

El Citroën C3 acaba de recibir la nueva motorización de gasolina Pure Tech 82 S&S ETG que destaca por su respeto al medio ambiente al cumplir la normativa Euro 6. Este eficiente motor está asociado a un cambio manual pilotado ETG y al sistema 'Stop/Start'. Y el consumo medio homologado para este modelo se queda en 4,3 l/100 km. El equipamiento del nuevo C3 es especialmente completo e incluye hasta climatizador automático. Y su precio parte de los 14.750 euros.





VW TAIGUN, SEGMENTO A.



VW T-ROC, SEGMENTO B.



VW CROSS BLUE, SEGMENTO D/E.



VW CROSS BLUE COUPÉ, SEGMENTO D/E.

Tiguan, Touareg y 4 modelos más

## Generación SUV de Volkswagen

Durante los últimos meses Volkswagen no ha dejado de presentar nuevos coches concepto de tipo todocamión. Con ellos, no sólo anticipa el diseño que llevará a la producción en serie, sino también su estrategia SUV para estar presente en todos los segmentos. Actualmente, la oferta SUV de Volkswagen se reduce al Tiguan del Segmento C y al Touareg del Segmento E. Se trata de dos modelos que le han dado un excelente resultado, el primero en términos absolutos de volumen con casi 2 millones de unidades, y el segundo como modelo de imagen, abriendo para la marca alemana un nuevo camino. De cara al futuro, el objetivo es ofrecer vehículos SUV también en las restantes categorías, cada uno de ellos con una personalidad neta y bien definida.

La filosofía de diseño impulsada por Walter de Silva, con el logo VW presidiendo una parrilla de líneas horizontales, fue tachada de repetitiva cuando se adoptó en los modelos ya existentes. Sin embargo ahora, sobre mo-

delos de nuevo cuño como el Passat, demuestra todo lo que puede dar de sí. Y los futuros SUV de la marca, anticipados por los conceptos Taigun, T-Roc, Cross Blue y Cross Blue Coupé son la mejor demostración de este ADN de marca único, pero con personalidades diferentes.

¿Cómo lo hará Volkswagen en el futuro? Sin duda con todas las armas a su alcance. Obviamente habrá un Tiguan de segunda generación que se presentará en el Salón de Francfort 2015, ya sobre la matriz modular MQB-A; seguidamente se lanzará una variante de 7 plazas, e incluso se ha especulado con una versión tipo

coupé. También debería haber asimismo un Touareg de tercera generación en 2017 con la matriz modular MLB de motor longitudinal desarrollada por Audi. Veamos ahora qué otros modelos formarán la gama SUV.

**-Volkswagen Taigun.** Con el crecimiento experimentado por todos los segmentos, queda un hueco libre por debajo de los Renault Captur y equivalentes, hueco al que irá destinado el Taigun. Construido sobre la plataforma SFC (Small Family Car) del up!, que es de tracción delantera, VW lo presentó en formato concepto en el Salón de Sao Paulo de 2012. El Taigun será un SUV de bolsillo, bien aceptado por

quienes busquen un coche muy manejable, tanto para la ciudad como para los ámbitos rurales. El lanzamiento del VW Taigun está previsto para 2016.

**-Volkswagen T-Roc.** El SUV del Segmento B es un modelo al que aspiran todas las marcas del Grupo VW, incluida Seat. La española confía en que su gama SUV (segmentos B y C) le permitiera ganar hasta un 2 por ciento de cuota de mercado en España. Pero aún faltan unos años para que ese hipotético modelo se hiciera realidad; y en cualquier caso no llegaría hasta después del C-SUV basado en el concepto IBX, que se lanzará en 2016.

El Volkswagen T-Roc y sus equivalentes (el Audi Q1 ya ha sido confirmado) se harán sobre la nueva matriz modular MQB-A-Cero, la misma que emplearán las futuras generaciones Ibiza, Polo, etc. En principio debería plantearse como un coche de tracción delantera pero también se ofrecerá como 4x4 e inclusive con propulsión híbrida. Su longitud

estará en torno a los 4,18 metros del concepto presentado en Ginebra 2014, unos 20 centímetros más corto que el actual Tiguan del Segmento C. El SUV T-Roc llegará al mercado en 2017; una versión Skoda le seguirá en 2018.

Los B-SUV del grupo alemán entrarán a competir en una nutrida parcela del mercado, copada por los Dacia Duster, Ford EcoSport, Fiat 500X, Honda Vezel, Hyundai ix20, Opel Mokka, Peugeot 2008, Renault Captur, etc.

**-Volkswagen Cross Blue.** Concebido con mentalidad americana, este modelo será decisivo para el desarrollo de VW en EE.UU. y poder alcanzar allí unas ventas totales de 800.000 vehículos en 2018. El volumen de ventas del Cross Blue podría situarse en los niveles del Tiguan, y sería así el 39/49 modelo de la marca más vendido en Norteamérica después de los Jetta y Passat cuando se lance en 2016.

El Volkswagen Cross Blue es un SUV del Segmento D/E, que fue presentado como concepto en el Salón de Detroit de 2013. Será fabricado en Norteamérica, y también podría comercializarse en Europa, según trascendió a finales de 2013. Con sus 7 plazas, 2,98 m de distancia entre ejes y 4,99 m de longitud, el VW Cross Blue demuestra hasta dónde se puede llegar con la matriz modular MQB-B, recién estrenada por el VW Passat. Son cifras que superan los 2,89 y los 4,79 m del actual VW Touareg, lo que abre numerosas incógnitas que se despejarán con el tiempo.

**-Volkswagen Cross Blue Coupé.** Se presentó en el Salón de Shanghai de 2013 como una variante más deportiva del anterior y 4,89 m de longitud. Los VW SUV del Segmento D/E también disfrutarán la tecnología híbrida enchufable (PHEV). Y su arquitectura les permitirá incorporar motores de 6 cilindros en V en posición transversal.

### SE DICE...

El problema de las energías alternativas es que no hay suficientes puntos de recarga o repostaje.

### ...SE PODRÍA DECIR

Dentro de su estrategia para reducir la dependencia del petróleo, la Comisión Europea prepara una serie de medidas, entre ellas reclamar a cada Estado miembro un plan de creación de puntos de recarga o repostaje para electricidad, gas natural, GLP, biocarburantes e hidrógeno. Así, a partir de 2020 «el número de puntos de recarga deberá ser suficiente para asegurar que los vehículos movidos con esta fuente de energía puedan circular como mínimo en las zonas más densamente pobladas». A efectos prácticos, una declaración suficientemente ambigua de momento. También se prevé «un presupuesto público anual destinado al desarrollo de las infraestructuras de recarga o repostaje».

### POTENCIAL PSA PEUGEOT CITROËN

«Hemos analizado con los directores de fábricas europeas las claves del rendimiento industrial, y hemos visto que tenemos por delante un enorme potencial en la materia». (Carlos Tavares, presidente de PSA Peugeot Citroën)

### CAMIONES EFICIENTES

«La industria de los pesos pesados ha hecho un gran trabajo para reducir emisiones. Un camión de 44 toneladas consume 26 l/100 km de media, mientras que un turismo de 1 tonelada consume 6 l/100 km de media». (Jean-Noël Thenault, presidente de Volvo Trucks Francia)

ALBERTO MALLO  
amallo@motor16.com



▶▶ Toyota FCV. Se comercializará de forma limitada en 2015. Hyundai ix35 Fuel Cell. En 2016 se venderá a flotas de empresas, y en 2020 a particulares.



Hyundai y Toyota toman impulso

## Los coches de pila de hidrógeno, a punto

La semana pasada nos hacíamos eco del precio de venta del Toyota FCV de pila de hidrógeno (54.000 euros al cambio en Japón), que también se venderá en Europa en 2015. Pero el Toyota no estará solo. Hyundai tiene asimismo su propuesta con este tipo de tecnología, que otros fabricantes (Daimler, General Motors, Honda...) ven como la solución para la movilidad del futuro.

La también conocida como pila de combustible genera electricidad mediante una reacción química del hidrógeno embarcado en los depósitos del propio vehículo. «Para ese viaje no necesito alforjas», dicen los defensores de los vehículos eléctricos puros. Éstos, sin embargo, no ofrecen aún la autonomía que sí propor-

ciona la pila de hidrógeno (más de 500 km), y en el balance de las emisiones están en desventaja, igual que en el tiempo de recarga, pues repostar hidrógeno sólo requiere 3 minutos. «La producción del Toyota FCV (Fuel Cell Vehicle) comenzará en diciembre de 2014, y desde entonces a 2020 su precio de venta podría reducirse entre 3 y 5 millones de yenes», anunciaba la marca japonesa hace un mes. Es decir, pasaría de esos 54.000 euros a unos 30.000, una tarifa ya asumible por buen número de usuarios.

Hyundai por su parte ya comercializa el ix35 Fuel Cell en Los Ángeles, California. EE.UU.: «20.000 compradores potenciales ha manifestado su interés por el Hyundai ix35 Fuel

Cell, sin embargo, a falta de una infraestructura de repostaje suficiente, sólo 1.000 personas interesadas lo adquirirán». El Hyundai está disponible por un alquiler mensual de 499 dólares con opción a compra, y en esa cuota se incluye el coste del hidrógeno repostado en la red de estaciones de servicio propiedad por Hyundai.

El mercado californiano es el bautismo de fuego comercial para este modelo. Sin embargo Hyundai inició ya hace meses la entrega de 75 unidades del ix35 Fuel Cell como parte de un proyecto europeo de 110 vehículos de pila de hidrógeno denominado HyFIVE (Hydrogen for Innovative Vehicles) y en el que también aportan sus vehículos BMW, Daimler, Honda y Toyota.

Otros integrantes de este proyecto son proveedores de hidrógeno como Air Products, Linde, ITM Powers, etc. «La previsión es que en 2015 haya infraestructuras de recarga en una serie de ciudades de Reino Unido (3 en Londres), Dinamarca (Aarhus y Odense), Austria (Innsbruck), Alemania (Munich y Stuttgart) e Italia (Bolzano)», anuncia HyFIVE. Para ese año, los otros fabricantes de coches de pila de combustible tienen prevista su comercialización en Europa, centrándose lógicamente en las regiones que cuentan con estaciones de servicio donde se pueda repostar hidrógeno.

La movilidad a base de pila de hidrógeno empieza lentamente a dar sus primeros pasos, pero pasos al fin y al cabo. Hyundai, que espera producir 1.000 unidades anuales del ix35 Fuel Cell en 2015. Incrementará este ritmo hasta completar una serie de 10.000 unidades, un tercio de las cuales se venderá en Europa. A partir de 2016 se reservarán a flotas de empresas, y ya en 2020 se venderán a clientes particulares.

Por su parte, Didier Leroy, presidente de Toyota Europa adelantaba hace unos meses: «El número de Toyota FCV que comercialicemos será limitado, pero serán visibles en las calles. Como con cualquier nueva tecnología tenemos por delante un largo camino, pero lo mismo se decía sobre los automóviles híbridos en sus comienzos».

en portada

LO ÚLTIMO NUEVO OPEL CORSA



Si quieres saber más del nuevo Opel Corsa entra en... [www.m16.in/203](http://www.m16.in/203)

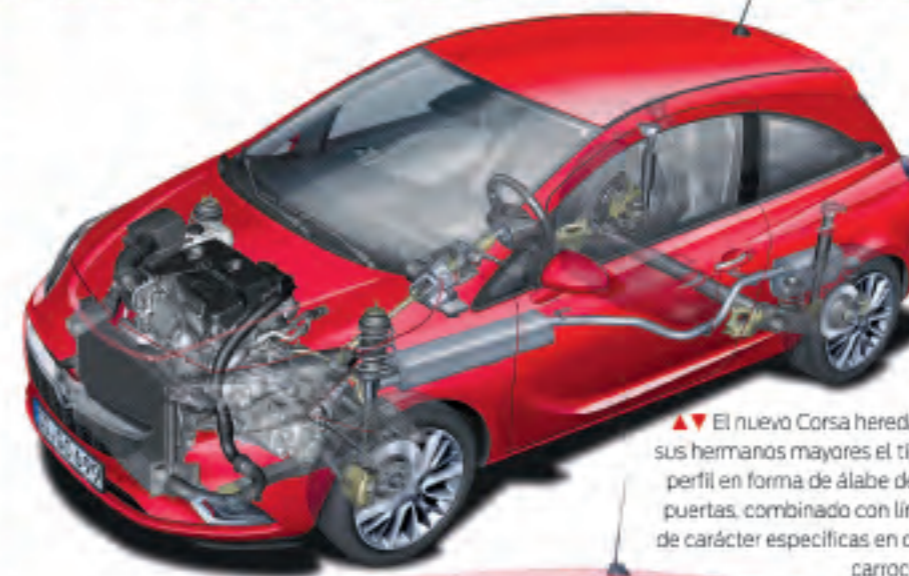
# Dentro, más cambios

Relevo generacional para el Opel Corsa, que sigue fiel al estilo de su predecesor pero cambia radicalmente todo lo demás, con nuevos motores, equipamientos y puesta a punto del chasis. Hemos podido subirnos a él en Alemania.

Alberto Mallo | [amallo@motor16.com](mailto:amallo@motor16.com)

Los buenos resultados conseguidos por la actual generación han llevado a Opel a buscar una cierta continuidad en el nuevo modelo. La arquitectura básica del vehículo se ha mantenido, y eso ha propiciado que el trabajo de los diseñadores transmita la misma esencia a partir de unas proporciones sin cambios; así, aunque su 'piel' es totalmente nueva, se identifica como un Corsa al primer golpe de vista. Tampoco varían las dimensiones principales (4 metros de longitud), aunque todavía no han sido comunicadas

oficialmente. La gama Corsa está compuesta por dos versiones bien diferenciadas, más allá de su número de puertas. La de 3 tiene un aire deportivo, y la de 5 más familiar. Los únicos rasgos compartidos están en el penetrante frontal, inspirado en el aire de familia del Adam, en los capós, y en los esculpídos grupos ópticos, que resaltan la anchura de ambas carrocerías y tienen luces diurnas de LED; el escudo Opel va ahora más bajo y está flanqueado por dos molduras, cromadas o negras. Lateralmente, las líneas de carácter de ambas carrocerías son bien di-



El nuevo Corsa hereda de sus hermanos mayores el típico perfil en forma de álabes de las puertas, combinado con líneas de carácter específicas en cada carrocería.



ferentes, y las del 3 puertas recuerdan a las del aclamado Astra GTC. Hemos podido subir en dos unidades, aún lejos de los modelos de producción que saldrán de la fábrica de Zaragoza en el mes de noviembre, y lo que más nos ha

llamado la atención es el acabado de los interiores, puesto en relieve por la limpieza de líneas del salpicadero y por la ergonomía de los asientos. Los diseñadores de Opel han hecho un magnífico trabajo que resalta la calidad del conjunto.



Dimensiones compactas: sólo 36,1 cm de longitud.

**PROTAGONISTA**  
Motor gasolina 3 cilindros

## FICHA TÉCNICA

Entre los nuevos motores que incorpora el Corsa, destaca el 3 cilindros gasolina, que también emplearán otros modelos de la marca. El nuevo motor se ofrece en dos niveles de potencia: 90 y 115 CV. Destaca su valor de par máximo de 17,4 mkg, pero sobre todo su disponibilidad constante entre 1.800 y 4.800 rpm, el mismo valor del Ford EcoBoost 1.0 en una franja muy similar. Dispone de variador de fase, sistema "Start/Stop", árbol de equilibrado y bomba de agua de control electrónico, entre otras características.

MOTOR	1.0 Ecotec Turbo
Cilindrada:	998 c.c.
Diámetro por carrera:	74x77,4 mm
Nº de cilindros:	3
Nº de válvulas:	12
Bloque/Culata:	Aluminio/aluminio
Distribución:	DOHC por cadena
Alimentación:	Turbo
Inyección:	Directa SIDI
Compresión:	10,5:1
Potencia:	115 CV/5.200 rpm
Par máximo:	17,4 mkg/1.800 rpm
Emisiones:	Euro 6
Longitud/Ancho/Alto:	361/1.739/1.514 mm

DINAMISMO ACENTUADO. LOS INGENIEROS HAN TRABAJADO MUY MUCHO EN LA PUESTA A PUNTO DEL CHASIS PARA LOGRAR EL MEJOR COMPORTAMIENTO POSIBLE



# ALTA CALIDAD EN LOS ACABADOS INTERIORES, CON UN SALPICADERO DE NUEVO DISEÑO Y UNOS ASIENTOS DE EXCELENTE EJECUCIÓN

## ORGULLO DE ZARAGOZA Casi 12 millones de Corsa en Europa

El Corsa fue el primer Opel producido en la planta de Figueruelas, Zaragoza, en 1982, y su elevada calidad ha sido también el principal argumento de los restantes modelos fabricados allí. El nuevo Corsa seguirá siendo mayoritariamente maño, aunque la producción se compartirá con la planta alemana de Eisenach. La capacidad de Figueruelas se aprovechará al máximo con los Combo, Mokka, Meriva y un futuro modelo de Citroën.

Corsa A	1982	3,1 millones de unidades producidas.
Corsa B	1993	4 millones de unidades producidas.
Corsa C	2001	2,5 millones de unidades producidas.
Corsa D	2006	2,8 millones de unidades producidas.

Desde 1982 se han vendido 12,3 millones de Corsa, de los cuales 11,7 en Europa, con una media de 370.000 unidades anuales. De ellos, 9,5 millones se han fabricado en España. Durante 2013 copó el 7,9 por ciento de las ventas del Segmento B.



## EQUIPAMIENTOS De clase superior

Decidida a dar la batalla con el nuevo Corsa, Opel basará buena parte de su estrategia en ofrecer tecnologías y equipamientos habituales de las categorías superiores, como por ejemplo:

Faros bixenón; alerta de ángulo muerto; reconocimiento de señales de tráfico; aviso de cambio involuntario de carril; asistente de luz larga; indicador de distancia de seguridad; alerta de colisión, que utiliza una luz roja proyectada sobre el parabrisas; comprobación de presión de neumáticos; sistema avanzado de ayuda al aparcamiento, que gira automáticamente el volante; cámara de visión trasera; sistema de arranque en rampa; volante, asientos delanteros y parabrisas calefactados; sistema FlexFix para transporte de bicicletas; pantalla táctil de 7 pulgadas con sistema de infoentretenimiento IntelliLink, compatible con dispositivos Android y Apple, que obedece órdenes vocales, con numerosas aplicaciones disponibles.



▲ Conectividad asegurada con el sistema IntelliLink



La forma oval y principal del esqueleto de la marca... la posición más... y el fijo más... permanente

▲ El interior de diseño completamente nuevo ofrece calidad en sus acabados. La pantalla central maneja muchas funciones.

Opel asegura que «el chasis no conserva un solo componente del Corsa actual», aun manteniendo un esquema tradicional. Centro de gravedad 5 mm más bajo, subchasis delantero más rígido, nuevas dirección, manguetas y geometría del tren delantero, nuevos reglajes del eje



▲ Las suspensiones y el chasis han sido puestos a punto para ser referencia en aspectos de confort, ruidos y vibraciones.

Otro punto fuerte de los interiores está en la habitabilidad. Frente a la filosofía 'coupé' del Corsa 3 puertas, el de 5 tiene unas plazas traseras en las que personas de elevada estatura pueden alojarse con toda facilidad. Sigue siendo un 5 plazas. En el puesto de conducción, el volante es regulable en altura y profundidad; el cuadro de instrumentos tiene dos grandes relojes con ordenador en medio, y el resto de las informaciones se reflejan

en la pantalla central. El maletero tiene una capacidad al nivel de lo mejor del segmento. Ofrece un doble fondo para distribuir mejor la carga, y espacio para rueda de repuesto de tamaño normal. Asimismo está disponible el sistema portabicicletas FlexFix, que se oculta en el espacio de la rueda de repuesto cuando no se utiliza.

torsional posterior... En la práctica, la puesta a punto se ha replanteado de la A a la Z para lograr los mejores resultados en comportamiento, confort, ruidos y vibraciones. Conservando estos 3 valores, el Corsa estará disponible en configuraciones Confort y Sport. La versión Sport se enfocará a una conducción más dinámica, gracias a: muelles y amorti-



▲ Dos grandes relojes en el cuadro de instrumentos y una pantalla, en medio, con información sobre el coche.

guadores más duros, respuesta de la dirección más inmediata, reglaje específico del control de estabilidad ESP, y llantas de 16 ó 17 pulgadas, frente a las de 14, 15 ó 16 del Confort.

Comentarios aparte merecen la dirección y el ESP, componentes activos en la mejora dinámica buscada por Opel. La primera es de cremallera, de asistencia variable en función de la velocidad, con nueva articulación intermedia en la columna y nuevo software para mejorar autocentrado y retorno a baja velocidad; también tiene modo City, que reduce el esfuerzo sobre el volante en maniobras. El control de estabilidad es el Bosch ESP+ de novena generación, que controla hasta 10 funciones.

Mecánicamente, el Corsa estrena motores. En diésel dispondrá del 1.3 CDTI con especificaciones medioambientales Euro 6, con menos humos y un funcionamiento más suave. Sus niveles de potencia se mantienen en 75 y 95 CV. Este último, con sistema 'Start/Stop' y cambio manual de 5 velocidades, homologará sólo 89 g/km de emisiones medias de CO<sub>2</sub>.



▲ Motores: todos Euro 6. La estrella es el nuevo 1.0 3 cilindros gasolina turbo e inyección directa de 90/115 CV.



En gasolina, la estrella es el tricilíndrico 1.0 de 90 ó 115 CV. Asimismo estrena un nuevo 1.4 Turbo en configuración 100 CV de potencia y 20,4 mkg de par motor. Por último, dispondrá de versiones mejoradas de los motores atmosféricos 1.2 y 1.4, que ya cumplen las normas Euro 6. El motor de 3 cilindros viene asociado, con volante de doble masa, a una nueva caja de cambios manual de 6 velocidades de baja fricción. Esta compacta ca-

ja es capaz de transmitir valores de par motor de hasta 22,5 mkg. Además de la manual de 5 velocidades, también estarán disponibles una caja automática de 6 relaciones de última generación y una variante perfeccionada de la caja manual automatizada.

El nuevo Opel Corsa se presentará en el Salón de París en el próximo mes de octubre, y las primeras entregas se harán en enero de 2015.

# La nueva estrella

Muchas veces la espera merece la pena. La nueva Clase C llega años después de que mirara con cierto complejo de inferioridad a sus rivales en Audi y BMW. Ahora todo eso es historia porque el modelo de la marca de la estrella ya observa por encima del hombro a todos. Calidad, tecnología y dinámica no le faltan, y el motor diésel de 170 CV 'vuela' literalmente y consume lo justo.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Hace algo más de un año, cuando probé el nuevo CLA comenté que veía un serio peligro de 'canibalización' con la Clase C del momento. Los responsables de Mercedes me dijeron que no me preocupara porque en breve espacio de tiempo aparecería la nueva berlina, más grande y avanzada.

Lo que no esperaba es que esta nueva generación realizara una especie de doble salto mortal tan perfecto que,

en un abrir y cerrar de ojos, se ha situado sin hacer ruido en lo más alto del segmento. Sin más.

Diseño, calidad, dinámica y tecnología. Todo suma. La Clase C estira su tamaño hasta los 4,69 metros. Resulta paradójico, pero es que ahora es la Clase E la que se siente amenazada ante el 'empuje' de este modelo, que presume, incluso, de un currículum más completo, como la incorporación de una suspensión neumática, algo insólito entre sus rivales.

Basta con abrir o cerrar las puertas y sentarnos al volante para comprobar en uno instante que esta Clase C lo borda en calidad, terminación y puesta en escena. Tanto por fuera como en el interior. De hecho se puede combinar con varias líneas al gusto, como nuestra unidad, que por fuera se remata con la deportiva Línea AMG, mientras que por dentro se remata con la Avantgarde, de corte más elegante.

La ergonomía es casi perfecta, las butacas delanteras

te miman, el cuadro de mandos cuenta con una pantalla central que te informa de todo, y decimos de todo... En la consola central se ubica el mando 'Touchpad', muy intuitivo y con función de escritura, mientras que la palanca del cambio automático 'emigra' hasta la columna de la dirección.

En el salpicadero la pantalla tiene un tamaño tan generoso que se podrían ver películas sin problemas (es fija) y no faltan hueco y detalles como un ambienta-

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: 109 GR/KM

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:

NO PAGA

PRECIO 42.245 €

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Calidad de acabados. Equipamiento generoso. Comportamiento dinámico. Consumos muy atractivos. Confort de marcha.

EN CONTRA



Precio algo más elevado que sus rivales. Algo de rumorosidad en frío. Sin posibilidad de tracción total. Pantalla central fija.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

dor que deja bajo mínimos en cuestión de espacio a la guantera, eso sí.

Detrás se mantiene la línea del buen gusto y gana espacio con respecto a la generación anterior, pero se sitúa en la media del segmento, sin ser una referencia en este sentido.

Algo similar ocurre con el maletero, con una boca de carga de 48 centímetros y un espacio muy diáfano. Se pueden abatir los respaldos desde unas palancas situadas detrás, pero en su afán

por ser eficiente cede volumen. Nos explicamos. La Clase C presume de 480 litros de capacidad, pero las variantes diésel pierden 20 litros porque incorporan un depósito para el aditivo AdBlue que convierten a estas mecánicas en extraordinariamente limpias en cuestión de emisiones.

Y es que nuestra unidad monta un propulsor de cuatro cilindros y 2.2 litros que eroga 170 caballos de potencia. Las siglas CDI dejan paso a las BlueTec, sinónimo de

mínimas emisiones al inyectar urea justo antes del catalizador.

Muy refinado en su funcionamiento, tampoco es una referencia en este sentido en frío. Luego, la cosa se suaviza. Este propulsor demuestra toda su capacidad de trabajo ya por debajo de las 1.500 rpm y desde entonces empuja con ganas y sin altibajos.

Muy recomendable, si nos lo podemos permitir, es la opción del cambio automático 7G-Tronic Plus, que por 2.795 euros adicionales nos

facilita mucho las cosas, y en ese precio incluye elementos como el control de velocidad de cruce o el Agility Select al que nos referiremos más adelante.

Esta caja cuenta con siete relaciones e incorpora levas en el volante. Es muy agradable en su funcionamiento, mucho más que los de doble embrague que portan por debajo las 'Clases' A y B (con motores transversales), pero a cambio de dulzura pierde algo de rapidez en el salto entre marchas.





Con la línea exterior AMG los discos delanteros están perforados y la medida de los neumáticos es de 225/45 R18 delante y 245/40 R18 detrás. Los faros de Leds para todas las funciones son opcionales.



IMAGEN DEPORTIVA  
NUESTRA UNIDAD MONTA LA LÍNEA AMG EN EL EXTERIOR, COMPUESTA POR KITS ESTÉTICOS MÁS AGRESIVOS Y UN TREN DE RODAJE REBAJADO EN ALTURA  
MAGNÍFICA CALIDAD LOS AJUSTES Y LOS MATERIALES EMPLEADOS, ASÍ COMO LA TECNOLOGÍA CON LA QUE SE RODEA, SON DE LO MEJOR DEL SEGMENTO



En el techo se sitúa el mando que efectúa una llamada de emergencia. Debajo, el 'Touchpad' a modo de ratón.



El cuadro de mandos es muy completo. La pantalla entre las esferas ofrece gran parte de la información del vehículo.



El maletero es amplio y diáfano, pero esta versión BlueTEC cede 20 litros (460) debido al depósito de AdBlue.

La guantera se queda pequeña si apostamos por el ambientador, un opcional muy agradable al cifato.



El freno de estacionamiento es eléctrico. Lejos quedan ya los que se accionaban con el pie...



El interior, con la línea Avantgarde de nuestro vehículo, es elegante y ofrece una gran calidad. Delante vas de lujo y detrás el espacio es bueno, pero no el mejor.



La palanca selectora del cambio automático 7G-Tronic Plus se sitúa en la columna de la dirección. Las levas en el volante son de serie.

Por otra parte, en marcha, y como pareja de baile, es mucho más fiable. Su nueva plataforma está mucho más elaborada, es más ligera y modifica el chasis completamente, montando sendos esquemas multibrazo en ambos ejes.

Dinámicamente ha dado un gran salto hacia adelante, ya que sin renunciar a un confort notable, el conjunto resulta mucho ágil y 'apasionante'. Sobre todo sí, como en nuestro caso, lleva un plus en forma del acaba-

do AMG que presume de una altura rebajada del conjunto (15 milímetros), unos tarrados de amortiguación más firmes y unos generosos 'zapatos' sobre llantas de 18 pulgadas con más goma detrás que delante para potenciar un mayor talante deportivo. Lo malo es que nos obliga a prescindir tanto de la rueda de repuesto como del kit reparapinchazos, en favor de unos neumáticos MOExtend de emergencia.

Mención especial para la nueva dirección que ofrece,

Dinámicamente la nueva Clase C es mucho más ágil gracias a su nueva plataforma y a sendos esquemas multibrazo en ambos ejes.



mucho más directa (apenas 2,2 vueltas de volante entre topes). Con todo esto, la Clase C asume los cambios de apoyo con total naturalidad, presume de una pisada muy estable y de gran confort, y se muestra obediente por delante y juguetona si se desea en la zaga.

Lo cierto es que allí donde se 'apunta' desde el volante, por allí pasa el eje delantero sin rechistar. Y si desde el Agility Select (ver apoyo fanáticos del motor) seleccionamos el modo Sport+ (el

más deportivo) la zaga permite hasta pequeños deslizamientos del eje trasero, una delicia si se controla y, si no es así, la 'fiesta' se termina en cuanto el control de estabilidad toma el mando y da un puñetaño sobre la mesa. Destacar, asimismo, que las distancias de frenado aprueban sin apuros (los discos delanteros están perforados con la línea AMG).

Otra ecuación sumamente atractiva es lo mucho que nos ofrece a nivel de rendimiento y lo poco que nos pide en

las estaciones de servicio. Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h por debajo de los 8 segundos y si necesitamos realizar un adelantamiento en carretera, pasar de 70 a 110 km/h se traduce en 5,5 segundos y sólo 132 metros de distancia.

Y si contemplamos el consumo, en modo ECO y tratando con cariño el acelerador podemos situarnos en torno a los 6,0 litros en ciudad y en carretera no superar los 4,5 litros, unas cifras de mérito porque hablamos de un vehí-

culo que tiene que desplazar prácticamente 1.600 kilos.

Por último, comentar que el equipamiento de serie es muy generoso, y abruna si tenemos un buen fondo de bolsillo. Nuestra unidad cuesta 39.450 euros, pero el precio final se dispara hasta los 56.526 euros, gracias a tecnologías como los faros Leds para todas las funciones de alumbrado o un completo sistema multimedia. La dotación en seguridad puede ser de ensueño, ya que la hereda desde un 'portaviones' llamado Clase S...



# Los primeros 10.000 kilómetros

Archie Mac @amas@motor16.com

El 16 de junio pasado cruzaba la puerta de nuestro centro técnico el tan esperado Peugeot 308 1.2 e-THP 130, que llegaba casi a estrenar, con muy pocos kilómetros para ser sometido por el equipo de pruebas de esta revista a un test de fiabilidad. Una prueba de larga duración con el objetivo de recorrer en tres meses los kilómetros que un usuario normal tardaría en hacer casi dos años.

Y el protagonista de esta nueva entrega de un tipo de reportajes que históricamente han colocado a esta cabecera entre las de referencia del sector a nivel europeo por su rigor y profesionalidad, es un modelo que se sale de lo normal en muchos aspectos. Para empezar el 308 se ha llevado esta año el prestigioso galardón al Coche del Año en Europa. Pero además, la versión del 308 elegido para esta exigente prueba se mueve gracias a un motor de tres cilindros que

En 31 años, el Peugeot 308 es el primer vehículo con motor de 3 cilindros de gasolina al que Motor 16 realiza una prueba de fiabilidad. En los últimos años los motores de gasolina han evolucionado más que los diésel. La baja cilindrada y el turbo han obrado milagros. Veamos cómo aguantan el paso del tiempo.

ofrece unas características fuera de lo común, como pueden ser una asombrosa relación prestaciones-consumos, un comportamiento de primera o una calidad comparable a la del mejor modelo 'premium'.

Como es habitual en este tipo de pruebas el coche sometido al duro test comienza su actuación pasando antes por una serie de comprobaciones cuyos resultados con el tiempo y el paso de los kilómetros irán cambiando y al final nos ayuda-

rán a averiguar si todo ha transcurrido conforme a lo esperado. En este caso nuestro protagonista pasa por la ITV que Angel Nieto tiene en el barrio de Vallecas en Madrid donde se le realiza un control completo de gases, frenado, luces... y todas las pruebas que intenta superar cualquiera de los modelos que

pasa por una Inspección Técnica de Vehículos.

El 308 1.2 e-THP de nuestra prueba tiene contabilizados un total de 417 kilómetros y aunque ya no es obligatorio realizar como antaño un roda-



Algunos lugares de nuestra geografía recuerdan destinos turísticos tan mágicos como Miami.



Nuestros probadores están recorriendo España de arriba a abajo. En la foto el 308 en el portano de Valdecañas.



## LAS CIFRAS (BASES DE DATOS EN LITROS POR KILOMETRO)

MOTOR	1.2 e-THP PURE TECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x cámara (mm)	75,0 x 90,5
Cilindrada (c.c.)	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/kW	130 CV / 5.500
Par máximo/kW	21,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre toques)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (263 mm) / Discos (268 mm)

SUSPENSIÓN	
Delantero	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasero	Independiente, de rueda traida, con muelles y amortiguadores

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18 - 251x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457
Capacidad maletero (depósito l)	420 - 1.226 / 53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	201 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida pausada	17,5
1.000 m salida pausada	32,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,3)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,5

CONSUMOS	l/100km	km/litros
EN CIUDAD		
A 70 km/h de promedio	6,5	15,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruero	6,1	16,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruero	7,4	13,5
A 140 km/h de cruero	7,9	12,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,5	15,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros, segundos	765	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,0 / 4,1 / 4,8	

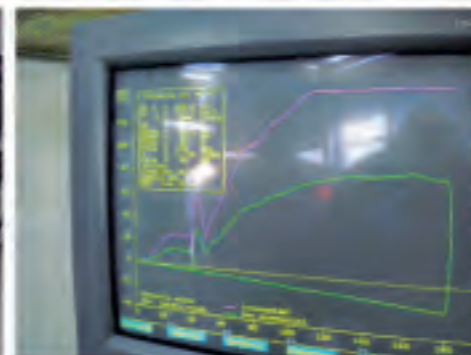
Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito

Síguenos para ver la prueba del Peugeot 308 1.2 THP 130 entre otros... [www.m16.in/83](http://www.m16.in/83)



# CALIDAD PREMIUM POR LOS CUATRO COSTADOS. EL PEUGEOT 308 ESTÁ AL NIVEL DE CALIDAD DE LOS MEJORES COMPACTOS DEL SEGMENTO



▲ Antes de comenzar a recorrer España buscando esos 25.000 kilómetros en el marcador, el 308 se sometió a una serie de pruebas para certificar su estado de salud. Pasó primero por la ITV Angel Nieto y después por el Centro Técnico de Bosch en Madrid para realizar una curva de potencia en banco.

je previo sin forzar mucho el motor, nuestros primeros kilómetros con el coche son tranquilos, sin apurar marchas.

Con un kilometraje algo más elevado nuestro flamante protagonista pasa por el Centro Técnico de Bosch en Madrid donde Angel Extremera, ingeniero de la prestigiosa firma alemana, somete al 308 a una prueba en banco de potencia que genera unos datos acordes a las especificaciones de la marca. Hay que pensar que se trata de un motor de tan sólo 1,2 litros de cilindrada y 130 caballos de potencia que entrega un par máximo de 23,5 mkg a 1.750 revoluciones por minuto, un valor destacable por sí mismo y también al compararlo con mecánicas rivales de similares características.

Por último y antes de lanzarnos a realizar kilómetros y kilómetros por toda nues-

tra geografía, el 308 de tres cilindros pasa por la prueba del algodón, de nuestro algodón, es decir se somete al implacable test del Correvit de nuestro centro técnico, un sistema de medición vía GPS de los más modernos y completos que existen en el mercado. Esta prueba, realizada en las instalaciones del INTA (Instituto de Técnica Aeroespacial) que utilizamos habitualmente, nos proporciona una larga lista de datos que nos vendrán muy bien cuando el kilometraje previsto vaya llegando a su fin.

Una vez que el coche tiene todos los papeles en orden, comenzamos a hacer kilómetros camino de Murcia y sus playas cercanas. Los primeros compases con el que será nuestro compañero de viaje durante las próximas semanas se suceden con una sorpresa detrás de otra. Por ejemplo sorprende

el buen equilibrado del motor de 3 cilindros y la ausencia de vibraciones o de la sonoridad habitual en este tipo de mecánicas. De hecho durante estos primeros 10.000 kilómetros algunos invitados al asiento derecho no se han creído que viajaban en un 3 cilindros hasta que hemos abierto el capó y han podido ver el motor. También llama la atención la aceleración de este propulsor 1.2 turbo de 130 caballos, suave pero constante y desde muy bajas vueltas.

Y el tacto de elementos como el pedal de freno, el cambio o la dirección. El primero es progresivo y fácilmente modulable y se le nota suficiente mordiente desde los primeros compases. El cambio manual es preciso y rápido hasta convertirse en el cambio manual que mejores sensaciones nos ha transmitido de entre los úl-

▼ El Peugeot 308 está repleto de detalles de diseño, como las formas que tienen sus pilotos.



timos Peugeot probados. Y la dirección ofrece un tacto impecable que incluso puede mejorar si presionamos el botón



▲▲ El i-Cockpit cuenta con un volante pequeño y una instrumentación elevada, además de una pantalla táctil que concentra casi todos los mandos de climatización, sonido, ordenador... Nuestra unidad de pruebas va equipada con el 'Driver Sport Pack' que entre otras cosas permite modificar el sonido del motor.



Sport del 'Driver Sport Pack'. Esta tecla Sport modifica además la respuesta del acelerador reduciendo su recorrido, modificando el mapa de la centralita para mejorar la respuesta del motor, cambiando el color del cuadro e incluso proporcionando artificialmente un sonido más deportivo al motor.

Realizando esta primera parte de la prueba de fiabilidad, nuestro protagonista ha viajado a Murcia, Extremadura, Santander, Lugo, Denia y ha callejeado durante bastantes kilómetros por el centro de Madrid y otras ciudades españolas. En total podemos hablar de un porcentaje de un 20 por ciento de recorridos realizados en zonas urbanas, otro 20 por ciento de rutas completadas por carretera conven-

cional y de un 60 por ciento del kilometraje cubierto en autovía y autopista. Durante estos primeros miles de kilómetros hemos comprobado que el consumo es muy sensible al tipo de conducción y que puede variar mucho en función de la velocidad o el tipo de marcha elegida. En cualquier caso, el consumo medio real logrado en esta primera etapa ha sido de 6,5 l/100 km, un gasto ajustado porque hemos respetado los límites de velocidad, realizado una conducción turística y relajada. Pero también



*El Peugeot 308 de nuestra prueba de fiabilidad ofrece un comportamiento sano y divertido.*

ajustado si tenemos en cuenta que en varios de los viajes el coche ha ido cargado al máximo, que por la época del año el aire acondicionado siempre ha ido conectado y trabajando con una temperatura media exterior de unos 30 grados y que hablamos de un coche

de gasolina de 130 caballos y turbo. Un coche que representa a la perfección los avances tecnológicos logrados por los ingenieros en las nuevas mecánicas de gasolina. Y son tantos y tan buenos que cada vez está menos justificado pagar el sobrepeso de un turbodiésel.

# Soy presente

Si quieres saber más del Audi A3 Sportback e-tron entra en... [www.m16.in/210](http://www.m16.in/210)



Queda cristalino que el futuro será eléctrico. Pero hasta que las baterías no tengan un precio razonable y ofrezcan una capacidad suficiente para satisfacer las necesidades de todos los conductores, hay que dar pasos intermedios y más realistas, como este Audi A3 e-tron, un híbrido plug-in que ofrece prestaciones de deportivo y un consumo de 1,5 l/100 km.

L. Gernacho | [lgermacho@motor16.com](mailto:lgermacho@motor16.com)

Una pieza clave en el desarrollo del Audi A3 e-tron es su plataforma MQB, pues permite ubicar los componentes extra del primer híbrido enchufable de Audi. Junto al 1.4 TFSI de 150 CV, motor que mueve con soltura un A3, encontramos otro propulsor eléctrico con 102 CV. Ambos se unen por medio de un cambio e-S tronic de 6 velocidades. También se añaden unas baterías de ión litio con 8,8 kWh de capacidad. Van debajo del asiento trasero, lugar destinado en el resto de A3 al depósito de combustible, que en el e-tron se traslada bajo el piso del maletero. Tiene 40 litros de capacidad -50 en el resto- y obliga a prescindir del doble fondo, por lo que su maletero es de 280 litros, como en un A3 con tracción quattro.

El resto de cotas interiores permanecen invariables, con un habitáculo espacioso y sobre todo, con la calidad que esperamos en un Audi. Por cierto, este A3 e-tron sólo se venderá con carrocería Sportback.

Antes de ponernos en marcha nos explican que sus baterías se cargan en cualquier enchufe en 3 horas y 45 minutos -con el wallbox en 2 horas y 15 minutos, y se puede controlar desde el smartphone-. La toma se encuentra tras los cuatro aros, oculta con una tapa endable y que no se bloquea al cerrar el coche. Dan para hacer hasta 50 kilómetros sin gastar ni gota de combustible -según Audi, el 80% de los trayectos diarios-, siempre que no su-

peremos 130 km/h. Lo bueno es que si se agotan, no hay que llamar a la grúa como en cualquier eléctrico, pues este A3 e-tron es híbrido.

Nos ponemos manos a la obra para recorrer 84 kilómetros por Viena, pero no buscando acercarnos al 1,5 l/100 km que homologa, sino analizando su dinámica, sus cuatro modos de uso o los diferentes programas del Audi drive select.

Si la temperatura exterior no es inferior a -10° C, arranca en

modo 'EV', y es el que usamos para recorrer los primeros kilómetros por ciudad y carretera de extrarradio. El silencio es absoluto y podemos desafiar al resto de conductores en los semáforos, pues acelera de 0 a 60 km/h en 4,9 segundos. Para divertirnos aún más, permite engranar marchas con las levas sin que el motor térmico esté en marcha. El consumo medio es 0,0 l/100 km, y pasamos a modo 'Auto' para rodar por vías rápidas, de manera que el A3 e-tron elige qué motor accionar para ofrecernos la máxima eficiencia. Al quitar el pie del acelerador apenas hay retención al avance, y cuenta con la función 'inercia' que aquí consiste en apagar el motor térmico.

Sin darnos cuenta nos hemos plantado en un tramo de montaña, donde elegimos la posición S del cambio. Ahora, ambos motores funcionan de forma conjunta, y el eléctrico retiene más y regenera más energía. Tenemos a nuestra disposición 204 CV y 35,7 mkg de par máximo y este A3 e-tron

PRECIO **40.460 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: **35 G/KM**  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Tecnología. Sencillez de uso. Consumo real. Posibilidad de ser coche único en casa.

DEBE MEJORAR

■ Tapa frontal frágil. Peso frente al 1.4 TFSI. 10 litros más de maletero que un Audi A1.



◀ 940 KM DE LOS QUE 50, LOS PODEMOS HACER EN MODO ELÉCTRICO. EL RESTO CORREN POR CUENTA DEL 1.4 TFSI

◀ Hay cambios en los paragolpes y estrena 'logos' e-tron. La toma de carga va tras los cuatro aros del frente. El maletero tiene 280 litros de capacidad.



◀ Interior calcado al resto de A3 Sportback. El cuentavueltas se puede visualizar en digital, pues hay un 'powermeter' en su lugar.



se comporta como un auténtico deportivo al que no pasan sus 1.615 kilos de peso -305 más que un A3 1.4 TFSI 140 CV-. Este trayecto repleto de curvas reduce la autonomía en eléctrico a 9 kilómetros, por

## FICHA TÉCNICA

**Motor Térmico** 1.4 TFSI  
Cilindrada [cc] 1.395  
Potencia/Par máximos 150 CV/25,5 mkg

**Motor eléctrico** Sincrono de imanes permanentes  
Potencia/Par máximos 102 CV/33,7 mkg  
Tipo de batería Ión-litio  
Capacidad de la batería 8,8 kWh  
Potencia máx combinada 204 CV  
Par máx. combinado 35,7 mkg  
Tracción Delantera  
Caja de cambios e-S tronic 6 vel.  
Frenos delanteros Discos ventilados  
Frenos traseros Discos  
Neumáticos 225/45 R17  
Peso (kg) 1.615  
Longitud/Anchura/Altura (mm) 4.332/1.783/1.424  
Capacidad del depósito (l) 40  
Volumen del maletero (l) 280/1.120  
de 0 a 100 km/h (s) 7,6  
Velocidad máxima (km/h) 222  
Consumo medio (l/100 km) 1,5  
Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) 35  
Tiempo de recarga (h) 3-4,5 a 220 V

lo que hacemos que entre en juego el modo 'charge'. Con él, la energía restante del 1.4 TFSI es enviada a la batería. Nueve minutos con este modo y 'ganamos' 11 kilómetros, momento en el que conectamos de nuevo el modo 'EV' para recorrer los 20 últimos kilómetros.

Todo ello dio como resultado un consumo combinado de 2,8 l/100 km, un dato imposible de

conseguir ni con el diésel más eficiente. Si bien el consumo en estos híbridos enchufables varía con el uso, pues si en el día a día no hacemos más de 50 kilómetros, su consumo será cero, pero si viajamos de Madrid a Valencia, sólo será cero durante los 50 primeros kilómetros, y luego gastará como un A3 Sportback 1.4 TFSI S tronic, que homologa 4,7 l/100 km.

A España el A3 e-tron llegará a finales de año, y el cliente se podrá beneficiar del Plan MOVELE y el Plan PIVE, por lo que puede descontarse hasta 6.500 euros a la hora de adquirir un A3 e-tron Ambition -único acabado disponible- por 34.460 euros, que son 4.730 euros más que un A3 Sportback 1.4 TFSI S tronic Ambition, menos tecnológico y con 'sólo' 140 CV.



▲ El depósito de gasolina se ubica bajo el maletero, en el centro de la suspensión trasera multibrazo.

**7.650 EUROS CUESTA UN DACIA LOGAN MCV 1.2 16V AMBIANCE S** NOS ACOGEMOS AL PIVE 6 Y FINANCIAMOS UN MÍNIMO DE 4.000 EUROS

# Progresión imparable

En 2014 Dacia conmemora los 15 años del relanzamiento de la marca bajo el paraguas de Renault, y los 10 años de vida del Logan. Los números de Dacia asustan por increíbles, con una progresión en sus ventas, que harán que en un futuro, Dacia sea estudiada como ejemplo de rentabilidad.



Si quieres saber más sobre la gama Dacia entra en [www.m16.in/182](http://www.m16.in/182)

J. Gornacho | [jgornacho@motor16.com](mailto:jgornacho@motor16.com)

Y aprovechando el Dacia Tour 2014, además de tener ocasión de conocer los números de la marca rumana, hemos podido conducir toda la gama, donde estaba la última novedad, el Logan MCV.

Toma la base del Logan de cuatro puertas –todos los Dacia tienen la plataforma del anterior Renault Kangoo–, pero este familiar es 10 centímetros más largo –4,45 metros– y suma un práctico portón trasero desde el que accedemos a un maletero

que oscila entre 573 y 1.518 litros –510 tiene un Logan– si abatimos los respaldos traseros, y que dejan una superficie de carga casi plana. También tiene rueda de repuesto 'de verdad' y una cubierta enrollable para tapar el equipaje.

Las plazas traseras son amplias en todas las cotas, y delante todo nos es familiar. Mandos grandes y ubicados con lógica, y como sorpresa en su equipamiento cuenta con navegador y pantalla táctil de 7 pulgadas.

La gama mecánica del Logan MCV está compuesta por dos motores de gasolina y dos diésel.

Entre los primeros encontramos un 1.2 16 válvulas de 75 CV y el moderno 0.9 TCE, un motor de tres cilindros y 90 CV, que mueve con soltura sus 1.113 kg de peso y homologa un consumo medio de 5,0 l/100 km. Es 1.300 euros más caro que el 1.2, pero suma el acabado Laureate y no el Ambiance.

En diésel, recurre como el resto de Dacia al 1.5 dCi

de origen Renault. Disponible con 75 y con 90 CV –600 euros más caro–, ambos presumen de un consumo medio de 3,8 l/100 km. El de 75 CV tiene unas prestaciones que encajarán con el cliente tipo del Logan MCV, mientras que con el dCi 90 alcanza 173 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 12,1 segundos.

Fue el que tuvimos ocasión de conducir y la verdad es que es la versión más lógica en todos los sentidos, pues finalmente se utilizará en familia y con bastante equipaje, por lo que esos caballos extra serán de gran ayuda en determinadas ocasiones y es sólo 1.000 euros más caro que el 0.9 TCE.



▶▶ El interior es calco al Logan y Sandero. Los mandos de los elevavinas van algo bajos, pero la ergonomía es buena. El interior es espacioso y su maletero muy capaz.



comportamiento sano para disfrutarlo en familia, con un equipamiento correcto y además con un propulsor eficiente y agradable. ¿Qué más se puede pedir?

Pues que si queremos ser más eficientes, podemos adquirirlo con GLP y el motor 1.2 16V por 11.300 euros.

## DACIA SANDERO GLP 6 euros a los 100 kilómetros

Todos los Dacia ofrecen ahora una mecánica alimentada por GLP –gas licuado de petróleo–. El Sandero es uno de ellos y tiene un motor 1.2 16 válvulas que genera 72 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 14,5 segundos y alcanza 162 km/h, prestaciones suficientes para un utilitario. Al depósito de 50 litros se suma otro de 18 para GLP, que elimina la rueda de repuesto. Emite 120 g/km de CO<sub>2</sub> y en gasolina 135, por lo que no paga impuesto de matriculación. Consume de media 7,5 l/100 km de GLP, que cuesta 0,80 €/litro, por lo que recorrer 100 kilómetros sale por 6 € y con gasolina nos dejaríamos 8,50. Cuesta 500 euros más que el 1.2 16v.



## DÉCIMO ANIVERSARIO Y más de 2,75 millones de Dacia

En 1999 Renault pasa a controlar Dacia e invierte 489 millones de euros para relanzar la marca. Las ventas del Logan se inician en 2004 en mercados emergentes, pero en 2005 llegan a toda Europa, incluyendo España. Dacia se vende en 43 países y en estos 10 años han vendido más de 2.750.000 vehículos. En el caso de España, se han matriculado más de 130.000 unidades en sus 1.300 concesionarios, pues se benefician de la red Renault. En 2013 España fue el quinto país donde más Dacia se vendieron, con una cuota de mercado de particulares del 7,7 %. Y otro dato curioso es que Dacia consumió ella sola el 11 % de todos los fondos del desaparecido Plan PIVE 5.



### LA GAMA DACIA AL COMPLETO 7 MODELOS PARA TODAS LAS NECESIDADES

Dacia ofrece una gama compuesta por siete modelos, capaces de adaptarse a las necesidades de cada cliente. Van desde un utilitario como es el Sandero, pero con maletero de 320 litros, hasta un todoterreno 4x4 como el Duster. No olvidan el segmento de los monovolumen, ni el de los profesionales con el Dokker.



▲ **Dacia Sandero**  
Precio: desde 8.400 €  
Motores: 75 y 90 CV en gasolina. 72 CV en GLP. 75 y 90 CV en diésel. El modelo de acceso arranca en 5.850 € con Plan PIVE y financiando con Renault.



▲ **Dacia Stepway**  
Precio: desde 10.500 €  
Motores: 90 CV en gasolina y 90 CV en diésel. La versión 'crossover' del Sandero supone el 50% de las ventas de Dacia en nuestro mercado.



▲ **Dacia Logan**  
Precio: desde 9.150 €  
Motores: 75 CV en gasolina. 72 CV en GLP. 75 y 90 CV en diésel. El Logan 1.5 dCi consume sólo 3,8 l/100 km. El maletero tiene 510 litros de capacidad.



▲ **Dacia Logan MCV**  
Precio: desde 10.200 €  
Motores: 75 y 90 CV en gasolina. 72 CV en GLP. 75 y 90 CV en diésel. El Logan familiar es el último integrante de Dacia. Con los descuentos arranca en 7.650 €.



▲ **Dacia Lodgy**  
Precio: desde 9.850 €  
Motores: 85 y 115 CV en gasolina. 85 CV en GLP. 90 y 110 CV en diésel. Disponible con 5 y 7 plazas, el Lodgy es el monovolumen más barato del mercado.



▲ **Dacia Duster**  
Precio: desde 10.900 €  
Motores: 105 y 125 CV en gasolina. 105 CV en GLP. 90 y 110 CV en diésel. Estrena un motor 1.2 TCE con 125 CV. Los 1.6 de 105 CV y 1.5 dCi de 110 CV pueden ser 4x4.



▲ **Dacia Dokker**  
Precio: desde 7.180 €  
Motores: 85 CV en gasolina. 85 CV en GLP. 75 y 90 CV en diésel. El precio es para el VAN y sin impuestos. La versión de pasajeros arranca en 9.860 €.



Si quieres saber más del Hyundai Genesis visita [www.m16.in/216](http://www.m16.in/216)

# A todo lujo

Javier Montoya | [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

A cualquiera que en 1992, año en que Hyundai llegó a España, se le hubiera dicho que en 2014 lanzaría una berlina capaz de luchar sin complejos con Audi A5, BMW Serie 5 o Mercedes Clase E –por poner los tres ejemplos más representativos de las berlinas de lujo– nos hubiera tachado de locos.

Porque esos primeros Hyundai eran coches voluntariosos, a un precio de derribo, pero justitos de calidad, de acabados, de detalles, de tecnología. Pero ahora, la marca coreana es capaz de ofrecer niveles de calidad a la altura de los europeos más contrastados; de incorporar tecnologías avanzadísimas; de poner a punto los coches para los gustos de los mercados más exigentes, léase Europa. Y el último ejemplo es el Genesis, la berlina de lujo que acaba de presentar en España y que se convierte en el auténtico buque insignia de la marca.

Como confesaban los res-

Hyundai echa el resto para crear su modelo estandarte, el Genesis, una berlina de lujo con motor V6 de 315 CV, tracción total, equipamiento completísimo y un aluvión de tecnología que lucha, sin complejo, con los 'premium' alemanes.

ponsables de Hyundai en España durante la presentación, el Genesis no es un modelo que les vaya a dar volumen ni que les vaya a cuadrar la cuenta de resultados. Pero sí es un coche para dar prestigio; para

demostrar que la marca coreana es capaz de ir mucho más allá de modelos generalistas. Y en ese objetivo, el Genesis lo borda.

Para empezar, en cuanto a imagen, el Genesis llama la

atención con sus casi 5 metros de longitud que ya hablan de lo que mostrará su interior. Desde la vista lateral llama la atención el largo capó delantero y el corto maletero además de una silueta baja que ofrece deportividad mezclada con elegancia.

Cuando abrimos alguna de sus puertas, lo que encontramos es un habitáculo pensado para mimar a sus ocupantes. La larga distancia entre ejes da como resultado unas plazas traseras que son auténticos butacones para disfrutar de un coche pensado casi para viajar atrás.

El habitáculo destaca por la calidad y la exquisitez en sus acabados: cuero –4 colores disponibles– madera de cuatro clases diferentes, aluminio... El equipo de sonido, de 900 vatios cuenta con 17 altavoces, el asiento del conductor ofrece 12 regulaciones diferentes.

Y si en de confort es tremendo en dispositivos de seguridad y ayuda a la conducción el 'muestrario' es brutal: cámara de visión de 360°, sistema de alerta trasera de tráfico, sistema de aviso de abandono de carril que evita colisiones en autopistas, ayuda de frenado

PRECIO	67.750 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: 270 g/km IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 14,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Acabado y equipamiento, suavidad y confort de marcha. Sistemas de seguridad.	Maletero muy profundo, consumo elevado, desarrollos largos. 'Lane Assist' intrusivo.



INTERIOR ES AMPLIO, MUY BIEN TERMINADO Y OFRECE MATERIALES DE ALTÍSIMA CALIDAD: MADERA, CUERO, ALUMINIO. ATRÁS ES UN PLACER VIAJAR



▲ Cargado de detalles de lujo el Genesis mimar a sus ocupantes. Junto a la palanca el 'Drive mode' que permite elegir tres modos de conducción: Normal, Sport o Eco.



▲ En las plazas traseras destaca la forma del techo, para ofrecer mayor altura a sus ocupantes.



▲ La línea del Genesis es elegante con su largo capó delante el corto maletero trasero. Esa elegancia tiene su efecto en la aerodinámica, con un coeficiente de 0,26.



de emergencia capaz de detener el coche totalmente cuando se circula hasta 80 km/h, Smart Control Cruise, para mantener la distancia respecto a los vehículos precedentes.

Y con tanta seguridad al conductor no le van a faltar argumentos de diversión. Partiendo del motor –en nuestro mercado sólo va a estar disponible el V6 de 315 caballos– que ofrece

suavidad y potencia a raudales; siguiendo por el cambio automático de 8 velocidades –desarrollado especialmente para este coche– que se maneja mediante unas levas en el volan-

te o siguiendo por la seguridad que transmite el sistema de tracción total permanente. Además, el modelo, que se fabrica en Corea, tiene unos ajustes específicos de la dirección, el chasis y la suspensión pensados para Europa.

Todas esas características se dejaron notar en el recorrido de pruebas por los alrededores de Madrid, donde el Genesis mostró carácter, aunque adolece de unos desarrollos de cambio largos. También mostró un elevado confort de marcha gracias a unas suspensiones que filtran bien pero dan información de lo que pasa bajo las ruedas.

Todo esto por un precio muy elevado, pero alrededor de unos 20.000 euros inferior al de las berlinas premium alemanas con las que el Genesis quiere competir.

## EQUIPAMIENTO Cargado de 'delicatessen'

El primer sensor de CO<sub>2</sub> que analiza la calidad del aire y alerta contra el sueño; un Head up display que además de velocidad muestra el sistema de alerta de salida de carril, los sensores de ángulo muerto; un sistema de apertura de maletero que se activa con sólo permanecer tres segundos, con la llave en la zona trasera del coche; sistema de cierre activo de puertas...



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	308 GDI V6
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (cc)	3.778
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima (cv/kW)	315/5.000
Par máximo (kgm)	40,5/5.000
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos delanteros	Discos vent./Disc.
Neumáticos	315/40 R19 239 8
Peso (kg)	2.055
Long./Anch./Alt. (mm)	4.960/1.890/1.480
Distancia entre ejes (mm)	3.010
Capacidad del depósito (l)	77
Volumen del maletero (l)	493
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad máxima km/h	240
Consumo medio (l/100 km)	11,6



Llega la nueva generación del Renault Trafic, un vehículo que puede configurarse como una herramienta de trabajo o como un monovolumen para viajar en familia, gracias a las 210 versiones disponibles. Todas pueden contar con el revolucionario 1.6 dCi Biturbo, de extraordinario rendimiento.

Si quieres saber más del Renault Trafic entra en... [www.m16.in/172](http://www.m16.in/172)

◀ 210 EN ESPAÑA SE PUEDE PEDIR EN VERSIÓN COMERCIAL, MIXTA, DE PASAJEROS, CHASIS-CABINA... ADEMÁS DE LOS CARROCEROS APROBADOS POR RENAULT



▲▲ El puesto de conducción es propio de un monovolumen. En el parasol derecho hay un espejo para controlar el ángulo muerto al maniobrar. El control de tracción tiene un modo 'Extended Grip' por si circulamos sobre barro, arena... Puede equipar climatizador, navegador, tarjeta 'manos libres'...

# El más polivalente

J. Gamacho | [jgamacho@motor16.com](mailto:jgamacho@motor16.com)

Renault es también una marca potente en el mundo de los vehículos comerciales ligeros. Muestra de ello es que la marca del rombo es líder en ventas en Europa desde 1998. Para continuar con esta hegemonía actualiza el Trafic, entre otras cosas, con una nueva imagen.

Pero el Renault Trafic también crece en tamaño. Ahora es 21 centímetros más largo que antes -10 centímetros el voladizo delantero y 11 el trasero-, por lo que la versión corta -L1- mide 4.999 milímetros y la larga -L2-, 5.399 milímetros. Ello hace que el espacio de carga pueda acoger tres euro palets, cuando antes sólo cabían dos en los Trafic L1. También se ganan 200 litros en los L1, y 300 en los L2, que llegan a ofrecer una capacidad de carga de 8,6 metros cúbicos cuando tienen techo alto.



◀ La trampilla bajo el asiento derecho permite llevar objetos de hasta 4,1 metros de largo.

Renault ha ideado una trampilla para poder introducir objetos con una longitud de 4,15 metros y varias soluciones para transportar la carga con más seguridad.

Al igual que antes, el Trafic se puede configurar como un monovolumen de 9 plazas, destinado a familias o como 'shuttle' para hoteles.

El puesto de conducción se ha mejorado con nuevos asientos o un volante regulable en altura y profundidad, que permite encontrar una postura de conducción cómoda. Hay hasta 14 huecos con una capacidad de 90 litros y se puede convertir en toda una oficina móvil. Los materiales utilizados son de mayor calidad y la presentación es atractiva, gracias a dotarla del velocímetro digital del Renault Clio o la pantalla multimedia de 7 pulgadas

PRECIO	DESDE 28.500 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	EMISIONES OFICIALES: DE 149 A 174 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 4,75 A 9,75 %
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
270 versiones. Motor 1.6 dCi Biturbo. Mayor calidad. Sistemas multimedia. Funcionalidad.	Sin cambio automático. Precio de partida. Confort del asiento derecho de dos plazas.



▲ La versión Passenger tiene hasta 9 plazas, y con el aforo completo ofrece un maletero de 550 litros en los L1 y de 890 litros en los L2.



▲ El 1.6 dCi Biturbo genera 87,5 CV/litro. El 80% del par está disponible desde 1.250 rpm. Su mantenimiento es cada 2 años ó 40.000 km.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	dCi 90	dCi 115	dCi 120	dCi 140
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindros (cc.)	1.590	1.598	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	90 CV/3.500	115 CV/3.500	120 CV/3.500	140 CV/3.500
Par máximo/rpm	26,5 mkg/1.500	30,6 mkg/1.500	32,6 mkg/1.500	34,2 mkg/1.500
Tacción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/65 R16	205/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.736	1.736	1.758	1.758
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.999/1.956/1.971	4.999/1.956/1.971	4.999/1.956/1.971	4.999/1.956/1.971
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80
Volumen del maletero (l)	De 5.200 a 8.600	De 5.200 a 8.600	De 5.200 a 8.600	De 5.200 a 8.600
De 0 a 100 km/h (s)	13,9	12,4	12,0	11,8
Velocidad máxima (km/h)	153	166	172	181
Consumo medio (l/100 km)	6,5	6,5	5,7	6,1

con el sistema Media NAV o el completo R-Link.

Eso sí, si elegimos la banqueta derecha de dos plazas, decir que la central es muy estrecha e incómoda.

Se elimina el motor 2.0 dCi del anterior Trafic, y ahora sólo se ofrece el 1.6 dCi, a priori, una apuesta arriesgada de Renault. Genera 90 ó 115 CV y es el mismo bloque que utilizan los turismos de Renault, sólo que se han optimizado para que entreguen más par motor a menos revoluciones. Sus prestaciones son las adecuadas para un vehículo comercial.

Pero este 1.6 dCi existe con dos turbos en serie y produce 120 ó 140 CV -todos los Trafic tienen cambio manual de 6 marchas-. Con ambos motores sus prestaciones son brillantes y en marcha da sensación de llevar un motor con más cilindrada, pues empuja con mucha energía desde poco más de 1.000 rpm, y las Trafic de pruebas llevaban un lastre de 450 kilos, más dos ocupantes. También equipan 'Start&Stop', y con el 140 CV medimos un gasto en uso real de 5,6 l/100 km.

El precio para profesionales arranca en 21.327 euros.



**PRECIOS**

1.6 TDI CR 105 CV Style	25.200 €
2.0 TDI CR 150 CV Style	26.330 €
2.0 TDI CR 150 CV FR	27.870 €



◀ Al dinamismo característico del León ST se le añade ahora la seguridad adicional del sistema 4Drive, sobre todo en situaciones de baja adherencia.



Si quieres ver cómo funciona el 4Drive del Seat León entra en...  
[www.m16.in/v84](http://www.m16.in/v84)

LA TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE 4DRIVE REPARTE EL PAR ENTRE LOS DOS EJES Y ENTRE CADA UNA DE SUS RUEDAS SEGÚN LA ADHERENCIA DISPONIBLE



◀ Variedad de acabados en los interiores, según los niveles Style o FR, y las tapicerías opcionales en piel (foto) o Alcantara.



◀ Suficiente capacidad para la familia y el tiempo libre con una estética atractiva.

# Movilidad ilimitada

A la belleza y practicidad de la carrocería familiar ST del Seat León se añade ahora la tracción total, con un sistema de última generación que permite una capacidad de movimiento prácticamente ilimitada, independientemente de las condiciones de adherencia a las que nos enfrentemos.

Alberto Mallo | [amallo@motor16.com](mailto:amallo@motor16.com)

La gama León se completa con la combinación del sistema 4Drive de tracción integral sobre la carrocería familiar ST y los motores TDI 105 y 150 CV con sistema 'Start & Stop'. Sus precios van desde 25.200 hasta 27.870 euros en acabado Style, que se reducen hasta 20.100 y 21.230 aplicando todos los descuentos posibles: Plan PIVE, promoción de lanzamiento y financiación con Seat Credit. La llegada del nuevo modelo viene acompañada de la actualización del eslogan de Seat, que pasa de 'Enjoyneering' a 'Tecnología para Disfrutar'.

La carrocería ST aumen-

ta la longitud del León hasta 4.535 mm, manteniendo la distancia entre ejes de 2.635 mm. El maletero ofrece una excelente capacidad de 587

dm<sup>3</sup> muy aprovechables, que pueden llegar a 1.470 al abatir los respaldos del asiento trasero, bien desde las palancas que hay en el malete-

ro, bien desde las que hay en los propios respaldos: comodidad ante todo. El plano de carga puede situarse a dos alturas; la más elevada de ellas permite obtener una superficie totalmente lisa, mientras que la más baja crea un escalón suavizado por una rampa. Debajo, la rueda de repuesto es de uso temporal. Por unos 70 euros, está disponible la opción del asiento del copiloto con respaldo totalmente abatible, que permite transportar objetos de hasta 2,67 m de longitud.

Mecánicamente, los dos León ST 4Drive 105 y 150 CV incorporan el eje trasero multibrazo, a diferencia del torsional en las otras ca-

rreroías. Y los discos de freno posteriores pasan de 252 a 272 mm de diámetro. La versión de 105 CV recibe un cambio de 6 velocidades, y la de 150 CV un desarrollo final de transmisión un 12 por ciento más corto que las de tracción delantera.

La tracción integral se confía a un sistema Haldex de quinta generación y al 'diferencial' electrónico XDS. El

primero se basa en un embrague multidisco de accionamiento hidráulico y control electrónico, que reparte el par motor entre los dos ejes en función de la adherencia disponible. En conducción por autopista, toda la fuerza se transmite a las ruedas delanteras, lo que evita arrastres y rozamientos innecesarios. Si el ritmo de conducción es elevado

en carretera de curvas, si se arranca rápido en pendiente o si el piso está resbaladizo, el reparto puede variar hasta el 50 por ciento trasladándose siempre al eje que pise sobre suelo más adherente. El sistema XDS también ejerce una función del reparto del par entre las ruedas de cada eje según el agarre de cada una de ellas; por ejemplo, en los giros siempre traslada más par a la rueda exterior. Hemos podido probar este sistema sobre nieve y hielo en modelos equivalentes del Grupo VW y el resultado es excelente tanto a nivel de seguridad como de dinamismo.

Entre suspensión multibrazo, árbol de transmisión, etc, el peso del ST 4Drive aumenta 124 kilos. El consumo medio se incrementa en 0,7 l/100 km, y el depósito de combustible amplía su capacidad en 5 litros para no penalizar la autonomía.

Dinámicamente, el comportamiento es muy bueno, y la suspensión multibra-

zo permite ofrecer un punto más de confort. La versión de 105 CV se queda algo justa de potencia en determinadas situaciones; en las restantes cumple con holgura. Pero quien compre un ST 4Drive apreciará más la contundencia del motor 150 CV, sobre todo en esas situaciones donde el 105 se queda corto.

El Seat León ST 4Drive es el único modelo de su categoría con tracción integral. A principios del año 2015, Seat comercializará su derivado X-PERIENCE de estilo 'all-road' con molduras de protección en taloneras y pasos de ruedas, detalles específicos de acabado, algo más de altura libre al suelo, y oferta de motores ampliada: en gasolina, 1.8 TSI de 180 CV; en diésel, 2.0 TDI de 184 CV. Anteriormente, en la segunda mitad de 2014, la oferta crecerá sobre el resto de la gama León, con motores gasolina dotados del sistema de desconexión de cilindros, y con el 'Performance Pack' del Cupra.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	TDI CR 105	TDI CR 150
Distribución	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.598	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (hp/rpm)	105 CV/3.000-4.000	150 CV/3.500-4.000
Paj máximo (rpm)	250 Nm/1.750-2.750	340 Nm/1.750-3.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual de 6 V.	Manual de 6 V.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1455	1474
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.535/1.816/1.454	4.535/1.816/1.454
Capacidad del depósito (l)	55	55
Volumen del maletero (l)	587/1.470	587/1.470
De 0 a 100 km/h (s)	12,0	8,7
Velocidad máxima (km/h)	187	211
Consumo medio (l/100km)	4,5	4,8

**Premiado**  
**Reithofer,**  
**Protagonista**  
**del Motor**

Acompañado por el ministro de Industria, José Manuel Soria, la ministra de Agricultura y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, y las personalidades más relevantes del motor en España, Norbert Reithofer, el presidente mundial de BMW, recibió el Premio Protagonista del Motor-Galería de El Mundo. En la entrega del galardón, el máximo responsable del consorcio automovilístico alemán, aseguraba los estrechos lazos de la compañía con España y destacaba los 420 millones de euros que la firma comprará a proveedores españoles, lo que supone un 30% más que en 2013.

**ITV**  
**Competencia**  
**recomienda la**  
**liberalización**

El Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que recomienda pasar del modelo de concesión al de autorización en las ITV, ha sido bien recibido por las asociaciones de fabricantes (Anfac), importadores (Aniacam), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Garvam), que llevan tiempo reivindicando la liberalización de esa actividad. Por su parte, AECA-ITV, la asociación que agrupa las ITV, considera que con esa recomendación Competencia prima lo económico frente a la seguridad vial.

**Conductores**  
**Conocernos**  
**para mejorar**

Convertirse en la voz de los automovilistas para aprovechar la información que aporten en la mejora de la movilidad y la seguridad vial es el objetivo de DUCIT, el Observatorio Español de



JORNADA SOBRE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) DE LA FUNDACIÓN PONS Y AESLEME

**La importancia de llevar al niño bien colocado**

Los padres españoles están concienciados de que la seguridad de su hijo en el coche depende de un sistema de retención infantil (SRI) adecuado, pero no tienen demasiado claro que esa seguridad no está garantizada si el sistema no es el adecuado o se instala y utiliza de modo incorrecto. Analizar la relación del uso y calidad de las 'sillitas' con la siniestralidad infantil, para que en 2015 ningún menor de doce años muera o se lesione en España por no llevar un sistema de retención o llevarlo mal colocado, fue el centro de la jornada organizada por la

Fundación Pons y Aesleme, con el punto de mira en el modelo sueco. No en vano, el país escandinavo se ha convertido en referencia mundial en esa materia, al tener el índice de mortalidad infantil más bajo del mundo. Por contra, en España el accidente de tráfico sigue siendo la principal causa externa de mortalidad infantil, recordaba en la reunión María Jesús Almagro, la directora de la Fundación Pons. Para trasladar a la sociedad lo que aporta la mejor experiencia europea, se contaba con Cristina Barroso, la consultora de SRI y portavoz en España

del modelo sueco de seguridad vial. La experta española se encargó de profundizar en ese modelo, que cuenta con el test más exigente del mundo ('Plus Test Sueco'), destacando que es el único que mide el impacto sobre el cuello, la zona más vulnerable en un accidente, y que el 95 por ciento de los sistemas de seguridad que se venden en Europa no superaría. Pero además de la eficiencia de un buen sistema, hacía hincapié en que un buen uso del SRI «podría reducir a cero el riesgo de lesiones en caso de accidente». Junto a la necesidad de

esas buenas prácticas, los españoles tenemos otra asignatura pendiente. Lo apuntaba Francisco Pez, el director técnico de Pons Seguridad Vial, alertando que los últimos datos consolidados indican que un tercio de los menores fallecidos en vía interurbana no contaba con SRI, porcentaje que sube al 100% en vía urbana.

Lo cierto es que, aunque vemos por el buen camino, hay que seguir trabajando para asegurar que en 2020 ningún niño fallezca en accidente de tráfico cuando va instalado en un sistema de retención. Por eso son importantes los consejos con los que se cerró la jornada. Una guía de recomendaciones básicas, que pasan por comprobar que sistema y vehículo son compatibles, alargar la utilización del SRI hasta los 150 cm de estatura, cambiarlo cuando la cabeza del pequeño sobresale del respaldo, comprobar el ajuste perfecto de arneses y cinturón, que no deben estar ni retorcidos ni doblados, jubilar la 'sillita' cuando ha cumplido los diez años o saber que en la plaza central se minimiza un 90% el riesgo de impacto directo en la cabeza.

Conductores creado por el Race con la colaboración técnica del Grupo de Análisis e Investigación (se puede participar a través de www.ducit.es). El primer estudio 'de conductores para conductores', recoge la opinión de más de 3.300 encuestados, muestra que representa a los 26 millones de conductores que hay en España y cuyo perfil es: varón, de 44 años, que utiliza el vehículo una media de cinco días a la semana por motivos laborales, combinando trayectos urbanos e interurbanos, e incrementa sus desplazamientos fuera de la ciudad los fines de semana. De las respuestas recabadas se

desprende que nos valoramos muy bien, pero no tanto al resto, con un notable alto en el respeto a las normas para nosotros y un simple aprobado cuando se juzga a los otros. Frente a esto, el Índice de Responsabilidad al Volante (IRV) creado por



ESTUDIO DE CONDUCTORES

DUCIT en función de las situaciones que más accidentes provocan y su lesividad puntúa al conductor español con un 58,8 sobre 100, nota que refleja la necesidad de mejorar aspectos cruciales como seguridad, formación, mantenimiento

del vehículo o infraestructuras. Lo cierto es que, aunque los españoles reconocemos que nos gusta conducir y que nos relaja ir al volante, mantenemos demasiados malos hábitos, como no respetar los límites de carretera (el 8% reconoce que no lo hace) o utilizar el móvil y sus aplicaciones (un 7% confiesa hacerlo) de forma habitual. Y son los más jóvenes los que reconocen más comportamientos incorrectos. Sobre los efectos de la crisis el observatorio destaca que un 40% ha tenido que dejar el coche en casa y que un 70% ha reducido gastos en peajes, reparaciones y seguros.

**el puntazo**

**Atención a las multas que no determinan bien el punto exacto donde está colocado el radar.**

No determinar correctamente el lugar en que se comete una infracción da motivos al juez para anular la multa. Lo avisa Multayuda, la división de gestión y tramitaciones de sanciones de Pyramid Consulting, tras ganar un recurso «por desconocerse el lugar» en el que supuestamente se superó la velocidad permitida, según uno de los numerosos radares móviles que colocan los ayuntamientos en lugares 'inverosímiles' para lograr ingresos con facilidad.

**la cifra**

**3,07**

millones de vehículos ha entregado VW Turismos en la primera mitad del año, superando por primera vez el techo de los tres millones de unidades vendidas en todo el mundo en ese periodo. De esa cifra, China acapara 1,39 millones de coches y 864.100 corresponden al mercado europeo.

**la imagen**

**El primer camión que se conduce sólo es un Mercedes**

Hasta los 80 km/h circuló por la autopista alemana A14, cerca de Magdeburg, el Future Truck 2025, el prototipo de camión de Mercedes-Benz, que cuenta con la tecnología de conducción autónoma Highway Pilot y anticipa el futuro del vehículo industrial de largas distancias. La versión definitiva de este camión, que se basa en el Actros 1845 de última generación, con motor de 449 caballos y un par máximo de 2.200 Nm, verá la luz en septiembre en el Salón Internacional de Vehículos Industriales de Hannover (Alemania).



**la frase**

**Mano Armario:** Vicepresidente ejecutivo de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).

*«Mientras que durante el periodo de crisis 2008-2013 la industria en España perdía un 28% del empleo, la automoción lo redujo un 8% y ya estamos recuperando parte de ese empleo perdido».*



**en breve**

- MÁS VW EN CHINA**  
En presencia de Angela Merkel y el primer ministro chino, VW y FAW firmaron el compromiso de invertir 2.000 millones de euros en dos nuevas plantas para aumentar la producción en el país asiático.
- CONECTADOS NEXT**  
Más de medio millón de euros invertirá la compañía española Next Seguros en el desarrollo del vehículo conectado. El objetivo es mejorar la seguridad pasiva de los clientes y reducir accidentes.
- TEKNIA EN POLONIA**  
El grupo español de fabricación de componentes ha puesto la primera piedra de la planta de Kalisz, su 17 centro de producción, que empezará a funcionar en el segundo semestre de 2015.
- DIVISIÓN MUNDIAL**  
Contemplando que China e India serán las primeras economías mundiales en menos de 20 años, Renault ha creado una sexta región, desglusado Medio Oriente e India de Asia-Pacífico.

**Nombramientos**  
**Director de**  
**Salones**

Los seis salones relacionados con la automoción de la Feria de Madrid (Ifema) serán responsabilidad de Miguel Aguilar, que abandona Anfac para encargarse de la gestión y estrategia comercial del área de motor de Ifema; ha ocupado cargos de alta dirección en Anfac, integrando en sus responsabilidades los principales salones de automoción de España. Cambio también en Ford con la llegada a la dirección de flotas de Ford España de Carlos Artola, hasta ahora gerente de operaciones con concesionario Postventa de Ford Iberia. Además, Antonio Lucas es el nuevo jefe de prensa del Real Automóvil Club de España (Race) y en septiembre Alexander von Scheidt sustituirá a Juan Luis Fernández de la Llama en la dirección de BMW Motorrad España.



Miguel Aguilar (Ifema)



Carlos Artola (Ford)

**Sancciones**  
**Multar sin**  
**parar era**  
**ilegal**

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) se anota un nuevo éxito al conseguir del Supremo la anulación del artículo que permitía al Ayuntamiento de Madrid formular denuncias sin avisar al infractor. AEA pedirá la anulación de 600.000 multas y la devolución de lo pagado. Pero no nos llamemos a engaño porque, como bien explica la asociación, la sentencia afecta a las denuncias impuestas hasta que entró en vigor la reforma de la Ley de Seguridad Vial, que da opción a multar sin notificar en el acto la denuncia.

Si quieres ver en vídeo del VW Race Tour entra en...  
[www.m16.in/v82](http://www.m16.in/v82)



Una semana recorriendo Marruecos con los Touareg es uno de los más atractivos planes que propone Volkswagen del 7 al 12 de octubre.



Seguir el Rally Costa Dorada por tramos especialmente atractivos para los conductores es otra actividad propuesta.



El nuevo VW Golf Sportvan en su salsa dentro del circuito del Jarama. Y un Beetle Cabrio realizando pruebas con asistentes a la conducción. Los monitores son los mejores posibles.



Con instructores que son o han sido pilotos de competición, las cosas al volante de un Golf R de 300 caballos o de un todoterreno son mucho más sencillas para los clientes de la marca.

## ACTIVIDADES PARA TODOS LOS GUSTOS Volkswagen Driving Experience

Tras 11 años, el Volkswagen Race Tour es una de las citas más consolidadas del completísimo programa 'Volkswagen Driving Experience', pero no la única. Este programa de actividades aglutina todos los eventos relacionados con la experiencia de conducción Volkswagen y se estructura en tres valores de marca que conforman actividades que se ajustan a cada uno de ellos. Hablamos de deportividad, conducción todoterreno 4Motion y la conducción más eficiente y responsable. Cada año, Volkswagen ofrece a sus clientes una serie de interesantes citas en los lugares más atractivos para que el cliente de la marca conozca a fondo el producto en general y sobre todo su coche en particular. Acaba de celebrarse otro Race Tour en el Circuito de Ascari en Málaga, pero quedan tres citas que destacan por su belleza y carácter de aventura. La primera tendrá lugar en el Cabo de Gata los días 26, 27 y 28 de septiembre. Es una Experiencia 360° para los propietarios de Tiguan o Touareg que desean salir de la ciudad a vivir aventuras y superar apasionantes retos. Durante un fin de semana se recorre el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, el espacio protegido marítimo-terrestre de mayor superficie y relevancia ecológica de todo el Mediterráneo Occidental europeo. Del 7 al 12 de octubre, los propietarios de VW Touareg podrán apuntarse a una Aventura en Marruecos que durante seis días recorrerá el país de norte a sur, desde Marrakech hasta la Garganta del Dadés. Y por último, durante los días 24, 25 y 26 de octubre y dentro de las Rutas 360°, los propietarios de un Tiguan o un Touareg, podrán seguir el Rally de la Costa Dorada por tramos asfaltados pero con un tipo de conducción extrema con un seguimiento especial de dos de los tramos del rally entre la Selva del Camp y Port Aventura. Todo esto como complemento a otras citas como la del Think Blue Challenge, el Electric Tour, el Suecia Ice Drive, los cursos Off Road o la Escuela R de conducción deportiva.

# Experiencia inolvidable

Volkswagen concentra muchos de sus esfuerzos en cuidar de sus clientes. Y el Race Tour es una de las actividades que mejor representa esa filosofía que genera una extraordinaria imagen de marca. Pero hay muchas más dentro del programa Volkswagen Driving Experience.

Andrés Mas | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Comprar y conducir un VW Golf R de 300 caballos es una experiencia inolvidable, pero no comprárselo y poder rodar con uno en circuitos tan carismáticos como el de Castellolí, a pocos kilómetros de Barcelona, el circuito del Jarama, a las afueras de Madrid, o en Ascari, en la población

malagueña de Ronda, es posible gracias a Volkswagen y a sus programas de pruebas Race Tour que ya llevan celebrándose nada menos que 11 años.

La vocación del Volkswagen Race Tour es la de acercar las últimas novedades a los clientes de la marca y darles la oportunidad de disfru-

tar de ellas en un circuito de velocidad. Cada día el evento programado recibe una media de unas 180 personas que tienen la oportunidad de probar los últimos sistemas de asistencia a la conducción, las capacidades todoterreno de los todoterrenos de la marca y las prestaciones de los modelos más idóneos para probar

en pista. Todo ello acompañado de una formación teórica impartida por 21 profesionales de la talla de Luis Villamil, Javi Díaz, Tony Zorrilla, Luis Miguel Reyes, Víctor Fernández, Chano Arias, Carlos Rico o Maxi Cortés entre otros, casi todos ellos pilotos de competición.

Este año el protagonismo

del Race Tour se lo lleva el Golf R de 300 caballos, sobre todo en lo referente a las pruebas en circuito, donde el deportivo alemán ha provocado las más fuertes emociones. Pero al R le acompaña el Golf Sportvan, que ha demostrado que la practicidad y el espacio no están reñidos con la deportividad, las prestaciones y el comportamiento de un monovolumen de carácter y aspecto deportivo. También se han impartido cursos de conducción 'off road' en

unos circuitos específicos e incluso pruebas más relacionadas con la sostenibilidad y la filosofía 'Think Blue', en este caso con el primer vehículo cien por cien eléctrico de Volkswagen, el e-up! Paralelamente los asistentes a una jornada Race Tour pueden experimentar situaciones extremas a la hora de comprobar los más recientes sistemas de ayudas a la conducción o los sistemas de seguridad activa como el ESP o el ABS.

El Race Tour se ha consolidado como uno de los eventos más atractivos de Volkswagen para los clientes más aficionados al mundo del motor, y sobre todo a los amantes de su vertiente más deportiva.

Opel quiere ser reconocida como la marca alemana de diseño emocional. El Monza Concept es el laboratorio de ideas de los futuros modelos.



¿A quién no le gusta el Astra GTC? Sin embargo, este modelo ya es historia. Bajo la dirección de Mark Adams, los diseñadores de la marca trabajan en lo que ellos denominan Opel Design 2.0, una nueva corriente de ideas anticipada por el concepto Monza, que definirán el estilo de Opel en los próximos 10 años.



Los interiores del Opel Monza Concept anticipan líneas limpias y fluidas. Mark Adams, vicepresidente de Diseño de Opel/Vauxhall: «Miramos con orgullo hacia atrás en nuestra historia, pero también esperamos otros 50 años llenos de innovaciones».



Juan Manuel Párrido junto al Opel Experimental GT, en 1965. Entre sus interlocutores: Edo Lutz, entonces jefe de Ventas y Marketing de Opel.

## DISEÑO 50 años de Opel Design Studio

Opel Design Studio fue creado en 1964 por Clare Mackichan, siguiendo los pasos de la corporación General Motors en EE UU, y cambiando el modo de trabajo que hasta entonces se había llevado en la marca alemana.

Nacería así en 1965 el Opel Experimental GT, primer coche concepto de un fabricante europeo que pasaría a la producción en serie, bajo la denominación Opel GT, en 1968. Del GT se construyeron 103.464 unidades hasta 1973, siendo uno de los modelos más carismáticos en la historia de Opel.

Actualmente, los ordenadores son la herramienta imprescindible para lograr la máxima precisión y dar rienda suelta a la creatividad artística de los diseñadores. Sin embargo, el trabajo manual es una constante, desde la realización de bocetos hasta el acabado final en el fresado de las maquetas; también se comprueban en vivo las condiciones de acceso al interior de un prototipo; o se contrastan con los mismos métodos de toda la vida las curvas y los reflejos de una carrocería. Como dice Mark Adams, la tecnología y el arte se dan la mano en Opel Design Studio.



El trabajo manual de los diseñadores se combina actualmente con las tecnologías más avanzadas.

# Opel: el diseño que viene

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El diseño en Opel, una de sus banderas de imagen durante épocas pasadas, volvió con fuerza a la vanguardia del pa-

norama automovilístico europeo con la aparición del Insignia en 2008.

Hoy, en Opel impera el convencimiento de crear ten-

dencias, de afianzarse en ese podio virtual de las marcas más atractivas por la estética y funcionalidad de sus coches. Para ello preparan toda

una batería de futuros modelos. Y nadie mejor que Mark Adams, vicepresidente de Diseño, para transmitir a nuestros lectores la filosofía de esta nueva etapa.

«Lo positivo de nuestra filosofía 'Diseño Escultural unido a Ingeniería Alemana' es que no nos limita, todo lo contrario, nos da una gran libertad creativa, proporcionándonos un marco donde poder trabajar. Tenemos una gran variedad de clientes, de modo que necesitamos coches diferentes, cada uno con su propia

personalidad. Por ejemplo, el ADAM es totalmente un Opel, sin embargo su personalidad es completamente diferente a la de un Insignia».

Pero el diseño de automoción siempre está en constante evolución, y lo vanguardista de hoy puede caducar mañana. Así que empieza una nueva época:

«La semilla para la etapa Opel Design 2.0 fue plantada en el concepto Monza, el cual define nuestra línea de diseño para los vehículos de los próximos 8 ó 10 años».

Si las nuevas tecnologías condicionan el trabajo de los

departamentos de Estilo Interior de todos los fabricantes, los sistemas de iluminación plantean otros retos a los de Estilo Exterior. En ese sentido, Mark Adams también da la propia visión de Opel, anticipada por el concepto Monza:

«El Monza es inspirador y visionario. Destaca por una eficiencia y conectividad excepcional. Estoy convencido de que la tecnología de proyección LED, así como las interfaces entre el hombre y el ordenador serán perfeccionadas en unos pocos años. Hoy en día los conductores utilizan

pantallas táctiles, pero muy pronto el reconocimiento de voz ocupará su lugar, lo cual contribuye significativamente a la seguridad ya que el conductor no tendrá que apartar las manos del volante, y Opel tiene la intención de ser líder en este aspecto con la siguiente generación de coches. En términos generales el interior cobra una mayor importancia. Sí, el exterior es lo que todo el mundo ve, pero el 99 por ciento del tiempo estamos en el interior del coche».

Opel está escribiendo la hoja de ruta de su historia futura por medio de un libro de estilo en ejecución, encaminado a un diseño emocional:

«Aunque nuestra filosofía de diseño 'Arte Escultural unido a Precisión Alemana' fue introducida hace sólo unos años con el Insignia, esta descripción hubiera sido perfecta en cualquier momento anterior. También es fácil imaginar cómo nuestros coches continuarán respondiendo a este lema en 2060. Una filosofía de diseño, según nosotros la entendemos, es algo sostenible y perdurable».

Ahora, el desafío de los diseñadores de Opel es llevar a la práctica con éxito toda esta contundente declaración de principios, que nosotros definiríamos como un estilo muy expresivo, limpio y eficiente.

### NOMBRES QUE HACEN HISTORIA

Basta con volver la vista atrás para recordar un buen número de modelos Opel que han hecho historia en el diseño de automoción. Es una notoriedad que corre en paralelo a la de algunos de los diseñadores de la marca en los últimos 50 años: Anstole Lapin, Chris Bangle, George Gallion, Martin Smith, Bryan Nesbitt... Hoy, Mark Adams es el jefe, secundado por Friedhelm Engler, director de Advanced Design. Entre sus numerosos antecesores hay dos que retratan los últimos 50 años:



**Erhard Schnell.** Nació en 1929, empezó a trabajar en Opel ya como diseñador en 1952. En 1992 se retiró, pero aún tiene ganas de hablar con los periodistas sobre diseño. Suyo es el Opel GT, del que dibujó también una preciosa versión roadster que no llegó a fabricarse. Bajo su responsabilidad se concibieron entre otros el Calibra (1989), entonces el coche de producción más aerodinámico del mundo (Cx de 0,26), y el Corsa A (1982). Actualmente Schnell se dedica a la pintura.



**Hideo Kodama.** Nació en Japón en 1944. Tras cursar estudios, su ilusión era trabajar para una marca americana o italiana, pero desde General Motors le enviaron a Alemania en 1966. Trabajó sobre el Manta (1970), y a continuación hizo el precioso Corsa Spider Concept (1982). Fue responsable de los Corsa B (1993) y C (2000), así como del Tigra (1994). Actualmente, Kodama vive en Alemania, y viaja a Japón un par de veces al año.

+ en [twitter.com/VW\\_es](https://twitter.com/VW_es)

**VOLKSWAGEN**



**FAVORITA EN TWITTER**

Volkswagen es la marca automovilística líder en Twitter durante el primer semestre de este año, con un nivel de presencia diez puntos por encima de su inmediata seguidora, según un estudio realizado por Social Elephants, empresa de software española especializada en la medición de audiencias.

Las ocho marcas automovilísticas más seguidas en redes sociales son Volkswagen, Seat, Mercedes Benz, Volvo, Audi, BMW, Toyota y Ford y reúnen a 541.000 seguidores. En total, tienen una media de 5,4 tweets diarios y consiguen un global de 119.000 interacciones.

**ATENTOS A**

**8/8/14**

Se estrena **Transformers 4. La era de la extinción**, filme protagonizado por Bumblebee (un Chevrolet Camaro) en el que podremos ver en acción coches como el Lamborghini Aventador o Bugatti Veyron Grand Sport.

+ en [www.facebook.com/fiat500](https://www.facebook.com/fiat500)

**FIAT 500 GENTE HAPPY**

El Fiat 500 ha celebrado su cumpleaños este mes (nació el 4 de julio de 1957) invitando a sus fans a participar en el proyecto #500happy people, que consiste en

enviar fotos y mensajes para desear feliz cumpleaños a todos los propietarios de un Fiat 500. Los participantes entrarán en el sorteo de una cena en uno de los Fiat Café.

+ en [www.limansclassic.com](http://www.limansclassic.com)

**LE MANS CLASSIC**



450 automóviles construidos entre 1923 y 1979 se dieron cita en Le Mans Classic.

**24 HORAS CLÁSICAS**

Los mejores momentos de las carreras de resistencia del mundo vuelven a revivirse cada dos años en Le Mans Classic. La 7ª edición de esta competición reunió en el Circuito de La Sarthe a 110.000 espectadores para ver competir a un total de 450 automóviles clásicos, con mil pilotos de 30 nacionalidades, entre ellos, siete ex ganadores de las 24 Horas de Le Mans.

El nueve veces campeón del mundo de rallys, Sébastien Loeb, fue el encargado de recorrer los 13.629 kilómetros de la pista y dar el pistoletazo de salida a los coches, que corren agrupados en seis categorías: desde 1923 a 1979.

Jaguar fue la marca que más victorias anotó, dos en total, con un Type C ganador en la categoría de 1949-1956 y también un Type D, en la de 1957-

1961. Este modelo tuvo su réplica sobre el asfalto en el Jaguar F-TYPE Project 7, el Jaguar de serie más rápido y potente de la historia, que realizó su presentación dinámica oficial ante el público de Le Mans Classic. El resto de las victorias se las repartieron un Talbot 105 G052 (1923-1939), un Ford GT 40 (1962-1965), un Lola T70 Mk III (1966-1971) y un Gulf Mirage (1972-1979).

+ en [www.mitsubishi-motors.es](http://www.mitsubishi-motors.es)

**MITSUBISHI OUTLANDER NIÑOS SEGUROS**

Tres parejas de nuevos padres neoyorquinos regresarán junto a sus hijos a casa desde el hospital en un Mitsubishi Outlander. Este modelo logró la calificación más alta en seguridad ('Top Safety')



+ en [www.seat-turismo.com](http://www.seat-turismo.com)

**VIDEOJUEGOS**

Polyphony Digital, creador de la saga 'Gran Turismo', ha llegado a un acuerdo con la FIA y este videojuego se convertirá en el primero con contenido oficial de la FIA.

+ en [www.renault.es](http://www.renault.es)

**DINGO FIRMA LAS PRIMERAS IMÁGENES DEL COCHE**

**EL RENAULT TWINGO RECORRE EUROPA**

Al igual que en 1993, cuando se lanzó la primera generación del Twingo, Renault ha encargado al conocido fotógrafo francés Dingo las primeras imágenes del coche.

El Renault Twingo nació en 1993 y supuso una auténtica revolución en el mercado automovilístico porque, a pesar de ser un modelo pensado para moverse en la ciudad, ofrecía espacio, pero también originalidad y simpatía. Seguro que muchos todavía recuerdan hoy las imágenes del lanzamiento de esa primera generación (tan sorprendentes como el propio coche), entre ellas, la de dos luchadores de sumo dormidos como bebés en el interior de un coche que ¡¡podía convertirse en cama!! o la de una joven que trataba de besar a su pareja asomando a través del techo.

Aquellas primeras fotografías las firmaba un artista francés, Dingo, que a posterior se ha convertido en uno de los fotógrafos especializados en coches más reconocidos. Ahora, 21 años después, Renault ha vuelto a confiar en él para tomar las primeras imágenes de la tercera generación del Twingo en su gira por algunas de las ciudades más emblemáticas de Europa.

Dingo ha recorrido durante dos meses Milán, París, Múnich, Amsterdam y Londres con el Twingo como acompañante y ha sacado lo mejor de este modelo regalándonos un catálogo de imágenes del coche en su elemento natural, la ciudad. Un modelo tan espacioso en el que ahora cabe tumbado un jugador de baloncesto y en el que también tienen cabida todos los arquetipos urbanos imaginables.



Las fotos de los luchadores de sumo en el Twingo y la de los amantes que se besan (abajo) son de 1993. El resto, han sido tomadas por Dingo este año.



+ en [www.motoparking.org](http://www.motoparking.org)

**MOTOPARKING PRIMERA INSTALACIÓN**

El Mercado de la Cebada, en Madrid, ha instalado la primera estación en la capital del sistema de aparcamiento para vehículos de dos ruedas, MotoParking, que permite al



+ en [www.seat.es](http://www.seat.es)

**TECNOLOGÍA**

La marca española Seat se ha unido recientemente a la Open Automotive Alliance (OAA) con el objetivo de integrar el sistema Android en sus vehículos.

**ultimate**  
Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

**¿SABÍAS QUE...?**  
BiPi es un juego para teléfonos móviles de BP que permite aprovechar tiempos de espera o de ocio al tiempo que se acumulan puntos convertibles en los del programa BPpremierplus.

# En mi casa mando yo

Si hay una carrera donde Mercedes no puede ni debe fallar, es en el Gran Premio de Alemania. Su ritmo en las últimas pruebas sigue sin dar el menor pie a la esperanza, salvo que la fiabilidad se convierta en su peor enemigo. O que la prohibición de la FIA del sistema FRIC de suspensiones se confirme en Hockenheim y nos depare alguna sorpresa. Al menos, la batalla entre Hamilton y Rosberg volverá a ser épica. Para Alonso, terminar entre los cinco primeros será de nuevo un objetivo optimista

Javier Rubio | motor16@motor16.com  
Foto: Sutton

«Ahora mismo la diferencia es muy grande, y no la hemos logrado reducir desde la primera carrera». Desde Red Bull hemos recibido el mensaje durante la temporada de lo contrario, de que el equipo austriaco estaría más cerca del alemán según avanzaba el campeonato. Pero Sebastian Vettel volvió a reconocer una realidad que se antoja la tónica hasta el

final del campeonato. Fernando Alonso sintió en sus propias carnes la diferencia de rendimiento del W06 con su monopla en Austria, cuando Lewis Hamilton le adelantó en los primeros compases de carrera. El ritmo de los monoplazas alemanes en las quince primeras vueltas -25 segundos de ventaja- sellaba las palabras de Vettel tras los pasados entrenamientos privados de Silverstone. Porque valían para Red Bull, pero también eran aplicables al resto de los equipos. Otro tema es que, según las características del circuito, la jerarquía pueda variar por detrás, como Williams está confirmando en las últimas carreras. Pero ésta es otra historia.

Pocas carreras serán más especiales para Mercedes que su propio Gran Premio, en Hockenheim. Ni en Mónaco, o Ca-

les, como si a mitad de campeonato éste empezara de nuevo. De haber ganado Rosberg en Silverstone, su diferencia hubiera alcanzado los 36 puntos. Psicológicamente Hamilton no sólo logró evitar (fortuna aparte) un golpe deportivo, sino también moral.

«Un equipo que es tan dominante tiene un deber hacia el deporte, Williams y McLaren lo saben, y siempre lo hicimos, pagando frecuentemente un alto precio», recordaba la pasada semana el antiguo director técnico del primero, Patrick Head. El británico elogiaba la actitud de Mercedes esta temporada. Pero Mónaco fue el primer antecedente de otros episodios similares que podrían repetirse a medida que se acerque el final de temporada, sobre todo con la extrema igualdad en la clasificación.

En este sentido, seguro que el Gran Premio de Alemania será especialmente vigilado por Niki Lauda y los suyos en lo que respecta a sus pilotos, a los que habrá dado las correspondientes líneas maestras de actuación. Los responsables de Mercedes se mostraron visiblemente molestos con el impacto de imagen, y para los múltiples patrocinadores y socios presentes en Mónaco de la polémica vivida allí. Seguro que éste sería el último fin de semana en el que se descaran situaciones similares a las de Mónaco.

Uno de los puntos de interés en el Gran Premio de Alemania será el alcance de la inesperada decisión tomada la pasada semana por parte de la FIA respecto al sistema de suspensión FRIC, incorporado por muchos equipos de la parrilla. El objetivo del mismo es controlar la altura de los ejes delanteros y traseros a través de un sistema hidráulico, aprovechando el movimiento de uno de ellos para estabilizar el otro, con las consiguientes ventajas a la hora de la frenada, donde la transferencia de fuerzas modifica la altura del coche, con las consiguientes consecuencias aerodinámicas.

En primer lugar, no deja de sorprender que se prohíba a mitad de temporada un sistema

**EN DATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO: 1950  
GP ORGANIZADOS: 62

LONGITUD: 4.574 METROS  
VUELTAS: 67

CURVAS (L/D/A/Z/R/CH/A): 13 (6/7)  
VELOCIDAD MÁXIMA: 310 KM/H

RECORD VUELTA: 1:13,780  
K. RAIKKONEN (2004)



Para Mercedes ganar en el Gran Premio de Alemania es casi una cuestión de Estado. Por el dominio de sus monoplazas hasta el momento parece tautológico.

## Hockenheimring curva a curva

**1** **Muy rápida, a cuarta velocidad,** se frena muy ligeramente, se reduce una velocidad, y se tira el coche contra el pico de la misma. Escapatoria muy amplia en caso de la frecuente 'melee' en la salida.

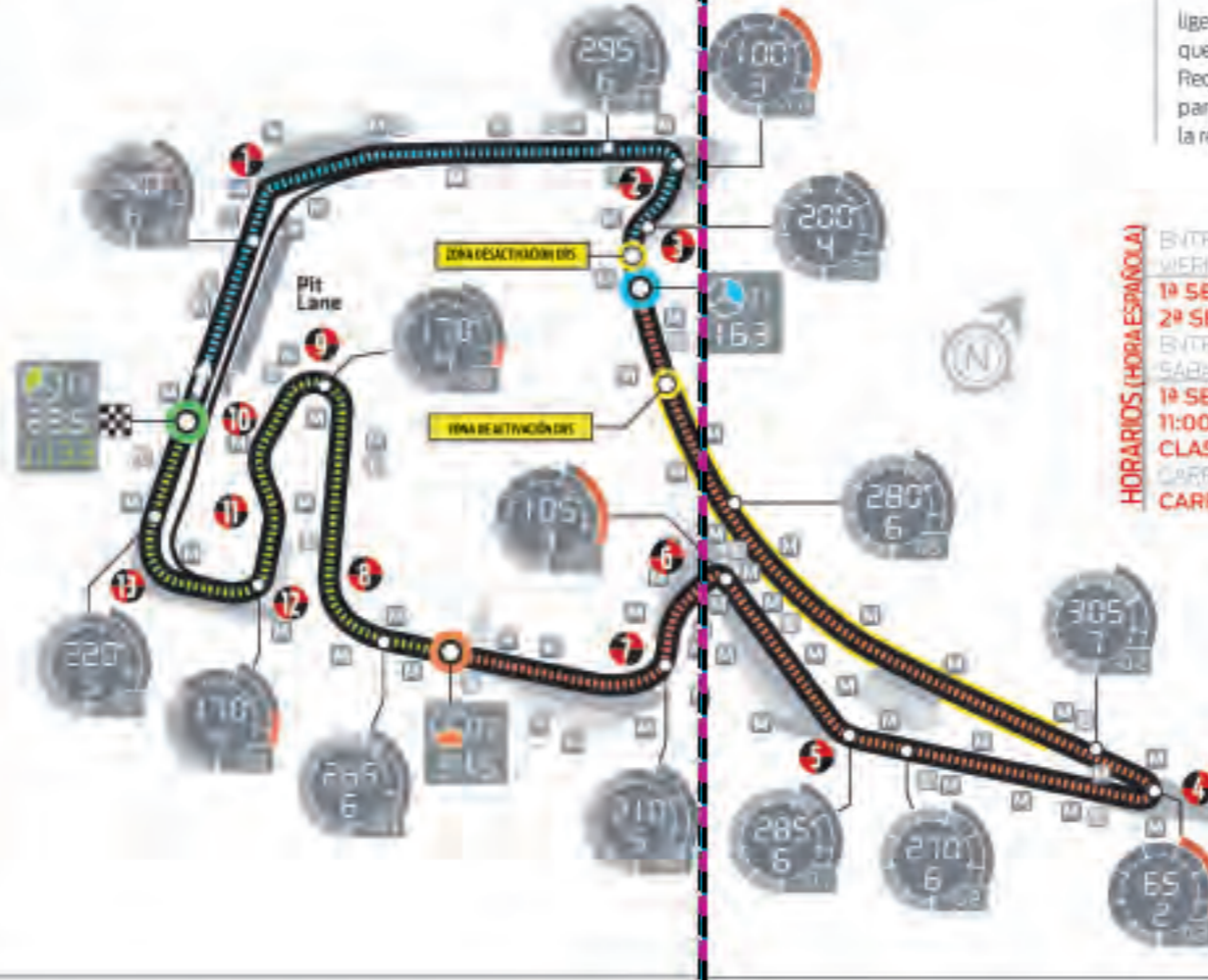
**2-3** **Bacheada en la frenada,** requiere anticiparla para poder aplicar gas lo antes posible y ganar la máxima velocidad para afrontar la recta más larga del circuito, donde se superan ligeramente los 300 km/h.

**4** **Horquilla, frenada de primera velocidad,** se reduce hasta los 60 km/h. Uno de los principales puntos de adelantamiento del circuito. La salida de la curva y la escapatoria permite forzar los adelantamientos, aunque la política de límites de pista por parte de los comisarios será clave aquí tras la carrera anterior de Silverstone. Es importante la tracción, ya que se acelera hasta la séptima velocidad.

**5-6-7** **Las dos primeras forman una pequeña horquilla, no demasiado complicada.** La última se toma a fondo, para llegar a la de izquierdas en la que se alcanzan los 270 km/h, con dos complicadas enlazadas en las que se puede perder la trazada.

**8-9-10** **Encaminándose ya hacia la zona del Estadio,** la 11 es una de las más complicadas de la pista, rapidísima y muy bacheada, se estrecha a la salida y requiere una trazada muy precisa en la que es necesario utilizar el plano, pero evitando el 'astroturf' de la salida. A continuación llega la curva peraltada de izquierdas que permite mantener una velocidad elevada.

**11-12-13** **Sigue a continuación otra curva que, en compresión, ayuda a girar hacia las dos últimas de derechas,** en las que se debe abrir



ligeramente la dirección porque parecen una sola curva. Requieren una buena salida para coger velocidad hacia la recta de meta.

**HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)**  
ENTRENAMIENTOS: VIERNES 19:  
1ª SESIÓN: 10:00-11:30  
2ª SESIÓN: 14:00-15:30  
ENTRENAMIENTOS: SÁBADO 19:  
1ª SESIÓN: 11:00-12:00  
CLASIFICATORIOS: 14:00  
CARRERA DOMINGO 20:  
CARRERA: 14:00

Andrés Mas amas@motor16.com

**FERRARI EL PODIO PARECE ESTAR MUY LEJOS EN HOCKENHEIM**



► El joven Ricciardo tratará de llevar a su Red Bull hasta el podio. Este equipo ya rueda por delante de Ferrari, pero se encuentra lejos del potencial de Mercedes.



que se ha considerado legal durante año y medio. El responsable deportivo de McLaren, Eric Boullier, declaraba que la prohibición no llegaba a instancias de ningún equipo y si de la FIA, aunque la decisión no deja de tener su 'miga'.

Una primera interpretación a bocajarro apuntaría hacia el intento de animar a un campeonato dominado por Mercedes. Aunque el equipo alemán no es el único en utilizarlo, el sistema podría jugar un papel importante en el rendimiento del W06 y, con su retirada, reducir las enormes diferencias con sus rivales. «Retirar el FRIC no cambiará mucho», explicaba Niki Lauda esta semana. Pero, al menos, el asunto abre ciertas expectativas al Gran Premio de Alemania sobre el impacto de dicha prohibición, si finalmente se concreta.

Porque en principio la FIA ha dejado la puerta abierta a un consenso entre los equipos para que el sistema se elimine definitivamente en 2015, aunque también dejaba la puerta abierta para que cualquier otro pueda reclamarle en el próximo Gran Premio de Alemania. Y todos sabemos que hay equipos satélites de otros principales. Habrá que confirmar, por tanto, si finalmente ese con-

senso existirá o no, dejando de lado teorías tan fáciles de elaborar dada la dinámica que ha seguido la prohibición.

De lo contrario será dudoso que cualquier equipo que incorpora el sistema desee correr ese peligro latente en Hockenheim. Y Mercedes es uno de estos equipos. Otro tema será, efectivamente, las consecuencias para cada cual, porque no es el único en utilizar el FRIC.

Por lo demás, pocas expectativas cabe esperar de Ferrari, dado el orden competitivo actual y con la vista puesta ya en 2015. «Sin sanción hubiera sido sexto, saliendo desde la pole, sexto o... máximo quinto», explicaba un realista Fernando Alonso tras la carrera de Silverstone, por lo que esperar subir al podio en Alemania parece ya cuestión de circunstancias excepcionales. Sobre todo, porque Red Bull rueda ahora por delante de Ferrari, y Williams se ha convertido en las tres últimas carreras en el segundo equipo de la jerarquía por detrás de Mercedes.

En todo caso, falta por confirmar la presencia o no de Kimi Raikkonen en la próxima prueba. A la hora de cerrar estas líneas, se desconocía si las consecuencias físicas del acciden-

**EN 2013 Vettel, de copas en su casa**



Fue un gran premio sin gran historia en la pista, de estrategia y conservación del neumático, aunque Sebastian Vettel sí la hizo a título personal. Porque el piloto alemán ganó finalmente en su país, uno de los escasos triunfos que se le resistían desde 2009, cuando empezó a marcar las casillas de cada uno de los grandes premios del calendario.

Lewis Hamilton daba esperanzas a Mercedes tras lograr la pole, pero los dos monoplazas austriacos le superaron en la misma salida. Parecía que Webber podía aguar la fiesta a su compañero, tal y como anticipó ya en el mismo podio de Gran Bretaña, la cita anterior. Pero quedó eliminado por su propio equipo tras su primera parada en boxes. Sus mecánicos le enviaron a la pista sin ajustar bien una de sus ruedas, que salió botando por el pit lane para luego embestir a un cámara de televisión.

Con su largo primer relevo de neumáticos, Grosjean, logró situarse a la estela de Vettel en el primer tercio de la prueba, y la salida del coche de seguridad en la mitad de la misma también incorporó a Raikkonen al dúo de cabeza. Empezó una pugna entre los pilotos determinada por el ritmo de desgaste del neumático, aunque Vettel reconocería después que había tirado a tope durante la prueba. Cuando se completó la segunda parada en boxes, el alemán salió por delante de Grosjean, que se quedó ya sin opciones. Raikkonen fue el último en entrar y, con gomas nuevas, atacó a final de carrera hasta casi alcanzar al piloto de Red Bull, no sin antes pedirle el equipo a Grosjean que dejara pasar al finlandés, por su superior ritmo. Pero Raikkonen no pudo adelantar finalmente a Vettel.

Alonso también recuperó en los compases finales de la carrera, hasta ponerse a la estela del Lotus de Grosjean, aunque tampoco pudo y terminó cuarto, por delante de Lewis Hamilton, que adelantó en la última vuelta a Jenson Button. Rosberg, que había quedado fuera de la Q3, sólo pudo ser décimo.

de Silverstone le impedirán o no competir en el Hockenheimring. Jules Bianchi ocupó su puesto en los pasados entrenamientos privados en el circuito británico, y podría debutar con Ferrari de quedar fuera de juego el piloto finlandés.

Sobre el papel, el Gran Premio de Alemania tiene ya un

dominador claro, salvo que factores políticos y técnicos de última hora puedan sorprendernos.

Al menos, siempre nos quedará la esperanza de volver a vivir en cualquier momento un gran premio tan apasionante como el vivido en tierras británicas.

**TRIAL BÉLGICA VENCE TONI BOU**



**Es su victoria número 60**

Toni Bou refuerza su liderazgo tras lograr en Bélgica su 60 victoria en los diferentes mundiales de Trial. Bou, con Honda Repsol, aventajó en seis puntos al segundo clasificado, el piloto de Gas Gas, Adam Raga, y se coloca a 4 puntos de éste en la clasificación general.

**DTM MOSCÚ Doble de BMW**

El piloto belga de BMW Maxime Martin logró su primera victoria en el Campeonato DTM celebrado en Moscú. Martin quedó por delante de Bruno Spengler (BMW), vencedor del DTM en 2012, y Mattias Ekström (Audi), ganador en 2004 y 2007. Miguel Molina y Dani Juncadella fueron duodécimo y decimoquinto, respectivamente.



**LAIA SANZ SE RETIRA** Deja el trial tras 13 títulos

Después de 13 títulos mundiales de trial, la piloto de KH-7 ha decidido dejar esta modalidad para centrarse en el enduro y el Rally Dakar. La coincidencia de calendarios y la exigencia física que implicaba competir en tres disciplinas distintas son los principales motivos de su renuncia. «No sé si es un adiós o un hasta luego, pero sí es cierto que este año hago una pausa y ya veremos», dice Laia sin terminar de resignarse a abandonar el deporte que la encumbró.



**WORLD SERIES**

**Sainz y Merhi**

En la primera carrera del fin de semana celebrada en el Circuito de Nurburgring, Carlos Sainz Jr. consiguió la pole, la vuelta rápida y su quinto triunfo del año. Pero Roberto Merhi quedó segundo y más tarde ganó la segunda carrera. En esta segunda cita, Sainz salía desde la terce-



► Roberto Merhi ganó la segunda carrera. Carlos Sainz, que ganó la primera, sigue líder del campeonato.

ra posición de la parrilla. Y arrancó bien, pero en la primera curva recibió un golpe que le envió fuera de pista y tuvo que abandonar. A pesar de esto Carlos Sainz sigue líder del campeonato con 39 puntos de ventaja sobre el segundo clasificado, que no es otro que Roberto Merhi, que va a por todas.

**GP DE ALEMANIA**



**Márquez gana la carrera más atípica de la temporada... y van 9**

Carrera atípica porque tras la vuelta de calentamiento más de la mitad de la parrilla optó por cambiar sus motos preparadas con reglajes de lluvia, por la segunda, reglada para asfalto seco. Se dio la salida a una parrilla compuesta por apenas 9 pilotos. Stefan Bradl (que dejó los neumáticos de seco pero con una moto configurada a medias para agua y seco) y los 8 últimos clasificados que habían optado previamente por salir con reglajes de seco. Posteriormente salieron los 14 pilotos que prefirieron sacrificar su puesto en la parrilla y se apilotonaron

desesperado con una moto en clara inferioridad en las frenadas bruscas. El piloto del equipo Repsol Honda cruzaba la meta con un caballito para celebrar su noveno triunfo consecutivo



► Importante cuarto puesto para Alex Márquez en Moto3 que le acerca hasta la segunda posición de la clasificación general. Dominique Aegerter logró el triunfo en Moto2 tras 126 carreras.



► Márquez y Pedrosa mantuvieron un atractivo duelo durante toda la carrera.

en una histórica racha. Un resultado que le permite completar la primera mitad del año invicto. En Moto2 ganó D. Aegerter y Rabat quedó cuarto, aunque mantiene el liderazgo del Mundial. Y en Moto3, aunque ganó el líder J. Miller, el hermano de Marc Márquez, Alex Márquez, quedó cuarto y está a sólo 19 puntos del líder. El Mundial de MotoGP se toma un descanso de tres semanas hasta la próxima cita, en Indianápolis, el 10 de agosto.











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

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

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

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

AVIS

WIFI EN EL COCHE
Por diez euros al día se puede disponer de acceso a Internet cuando el coche se alquila con Avis.

FIAT
El nuevo Ducato a la venta con precio especial de lanzamiento

De 15.412 euros el Furgón. 14.753 € los Chasis Cabina. 16.474 € la Combi de uso mixto y 18.537 € las versiones Panorama parten los precios del nuevo Fiat Ducato...



Más seguridad y tecnología

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models such as VW Golf, VW Polo, VW Passat, VW Touran, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists models from Lancia (Ypsilon, Prisma) and Land Rover (Range Rover, Defender, Discovery).

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists models from Honda (Civic, Accord), Nissan (Leaf, X-Trail), and Volkswagen (Polo, Golf).

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists models from Maserati (GranTurismo, Levante), Mazda (CX-5, CX-3), and Mercedes-Benz (C-Class, E-Class, S-Class).

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

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

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

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

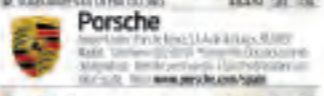


Table listing various Porsche models with their specifications.

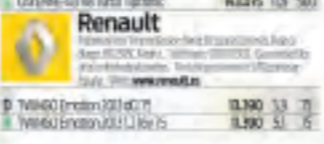


Table listing various Renault models with their specifications.

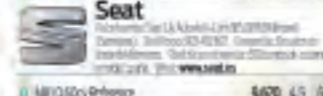


Table listing various Seat models with their specifications.



Table listing various Rolls Royce models with their specifications.

saber comprar y vender **PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en [preciosdecoches.motor16.com](http://preciosdecoches.motor16.com)

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Opel, Peugeot, Renault, etc.

ALD AUTOMOTIVE

EJECUTIVO DEL AÑO Pedro Malla, el director general de ALD Automotive ha sido designado Mejor Ejecutivo del Año del sector del renting por el Grupo Automoción Press.



Venticinco años dedicado al mundo del renting, lleva el máximo responsable en España de una compañía que gestiona más de un millón de coches en todo el mundo.

OPEL Un Cabrio para el verano

Entre las ofertas que figuran este mes en la web de la marca alemana nos hemos quedado con la del Cabrio, el descapotable con techo de lona, que ofrece la misma seguridad que con techo duro.

baja el precio final a 31.561 euros, incluido el sensor de presión de neumáticos manual e indicador de cambio de marcha, valorado en 50 euros.



Desde 27.800 euros

saber comprar y vender **PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en [preciosdecoches.motor16.com](http://preciosdecoches.motor16.com)

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Suzuki, Ssang Yong, Subaru, and Volkswagen.







AUSTIN MONTEGO LA BERLINA BRITÁNICA PASABA POR MOTOR16



Passat D 1.8 de 68 CV y el Passat Syncro G 60 de 16V y 160 CV, con tracción total, ABS y el motor del Corrado, un 1.8 con compresor G 60, motor que soportaba igual a cualquier régimen gracias a la disponibilidad de su compresor.

El coche probado era 'una obra maestra', era el BMW M 5 (9.847.929 pesetas y 315 CV). Esta berlina lujosa con prestaciones de Porsche 911 destacaba por su fabuloso motor, elástico y brillante, por su acabado y equipamientos y por su relación prestaciones-consumo (250 km/h de velocidad máxima, 15 y 26,8 segundos para hacer desde parado los 400 m o el km y 11,4 litros cada 100 km a 120 km/h). Como defectos cabía señalar su velocidad máxima limitada de modo artificial, su asiento trasero configurado sólo para dos personas y su precio elevado, que superaba al del recién llegado Audi V8 o al de un referente de lujo como podía ser todo un Mercedes 500 SE.

Otro coche probado era el Austin Montego 1.6 SL (1.836.788 pesetas y 83 CV). Esta berlina familiar destacaba por su equipo completo, su fácil manejo y su comportamiento y no tanto por causa de su acabado o de sus recuperaciones perezosas ni debido al respaldo de sus asientos delanteros, carentes de apoyo lumbar.

Motor 16 se ocupaba de una firma joven pero ya legendaria, con siete títulos de Fórmula 1 en sus vitrinas, que miraba a su futuro, de Lotus, entonces propiedad de General Motors. Por tal motivo probaba uno de sus productos, el Lotus Esprit Turbo (10.036.634 pesetas y 264 CV), dotado de una carrocería de Giugiaro y de un sofisticado sistema de inyección Delco. Este deportivo de división de honor, una especie de Ferrari inglés, duro de dirección y de

Nº 299

15 JUNIO 1988

La portada



La portada de la semana estaba protagonizada por la prueba del Lotus Esprit Turbo, denominado como el Ferrari inglés. Otros temas eran las pruebas del Austin Montego y del BMW M5 y la toma de contacto con las nuevas versiones del VW Passat.

frenos, ofrecía un habitáculo tan elegante como cuidado, así como unas excelentes prestaciones cifradas en 260 km/h de velocidad máxima y en 5 segundos para alcanzar desde 0 los 100 km/h

En lo deportivo había que recordar el Rally de Tierra de Lugo donde la victoria había sido para el Lancia Delta S 4 de Trelles y Puente

En el Gran Premio de Fórmula 1 de Francia el ganador fue el McLaren de Alain Prost, de modo que marca y piloto seguían encabezando la clasificación general del Mundial de F-1.

# M5, el no va más de BMW

Motor16 probaba en este número el máximo exponente de la tecnología de BMW, un superdeportivo disfrazado de lujosa berlina de representación: el M5. El modelo alemán, con sus 315 caballos de potencia y sus 250 km/h de velocidad máxima era un coche de los que hacen época.

Ramón Roca Masada || Fundación Cultural RACE

Era noticia la llegada de dos nuevas versiones a la gama Passat de Volkswagen, una diesel no prevista para España y otra deportiva, cuya venta se anunciaba aquí desde noviembre, también en versión familiar. Eran éstas dos versiones el

Lee este número en 'La máquina del tiempo'

[www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)