

1,30 € Sale los martes

Motor 16.com

G.P. DE HUNGRÍA DE F-1:
ALONSO SEGUNDO, POR DELANTE DE
LOS MERCEDES,
EN LA MEJOR
CARRERA DEL AÑO



Al volante: Mercedes C Estate,
Volkswagen Scirocco
Lo último: Mazda2



Nº 1.604
Del 29 de julio al 11 de agosto
de 2014

PROBAMOS LO MEJOR DE AUDI

El presente
Nuevo
A7
Sportback



Biturbo Competition
de 326 CV

El futuro

RS5 Coupé
TDI **385 CV**



A6 TDI
Concept **326 CV**



A fondo
Mercedes
A45 AMG
El rey de los GTI

360 CV, tracción total
De 0 a 100 en 4,6 segundos



¿Un Amigos?



Si, de



TORRE de
BARREDA

www.bodegas-barreda.com

entre nosotros



Javier Montoya
jmontoya@motor16.com

En lamentable estado

Un estudio muestra que un 61 por ciento de los coches que circulan en España están en malas condiciones de conservación.

Puede que estemos saliendo de la crisis y puede que comencemos a ver con un cierto y muy moderado optimismo los próximos tiempos. Pero nos queda mucho por hacer antes de poder cantar victoria. Las cifras de matriculaciones, gracias a los planes PIVE comienzan a tirar y el efecto psicológico que supone que el Gobierno aporte 1.000 euros a los que se suman bastantes más euros aportados por las marcas, hace que mes a mes nuestro mercado lidere, al menos en porcentaje, las ventas en Europa. Pero insisto, hemos caído tan abajo que hasta que nos pongamos más o menos al día, pasará mucho tiempo.

Hace unas semanas en este mismo espacio comentábamos el dineral necesario para poder poner en orden una red de carreteras que está en lamentable estado. Y hoy, a la vista de un estudio realizado por la Fundación Mapfre, el lamentable estado del que hablamos es el de muchos de los coches que circulan por nuestras carreteras. Tenemos un parque más que envejecido y además muy mal mantenido. Sea por dejadez –muy propia en muchos momentos de los españoles– o por las circunstancias económicas, el caso es que en nuestro país se han aplazado u olvidado muchas revisiones y muchas intervenciones preventivas en nuestros coches. El resultado de este análisis, con resultados tomados de 17.661 inspecciones de automóviles llevadas a cabo por Mapfre, es demoledor: el 61,2% de vehículos analizados son defectuosos. Con especial incidencia en tres apartados que aparecen como los más problemáticos: el estado de las ruedas y los neumáticos (31 por ciento de defectos en los gasolina y 27 por ciento en los diésel), los sistemas de iluminación (24 por ciento en ambos casos) y los frenos (22 por ciento en gasolina y 10 por ciento en diésel).

Unas cifras que trasladadas a la carretera hablan de miles de coches que pueden ser un auténtico peligro, tanto para los que circulan en ellos como para los que los rodean. Esa debe ser probablemente la primera asignatura a la que en cuanto veamos un poco de luz en el túnel nos debemos enfrentar los conductores. Por nuestra seguridad.

visto en internet

RAIKKONEN CORRE CON TODO

Que este no está siendo el año de Raikkonen nadie lo puede dudar. Tampoco está siendo el año de Ferrari y la combinación de ambos factores ha dado como resultado una temporada bastante desastrosa para el piloto finlandés. Pero que Raikkonen es, probablemente, uno de los pilotos con mayor talento innato seguramente tampoco lo negará nadie. Y además se divierte a lo grande con todo lo que tenga ruedas.

Si hace un par de años, en los rallies, era uno de los pilotos más espectaculares y también de los más peligrosos, ahora lo hemos podido ver en una carrera de tractores cortacésped en Gran Bretaña. Allí se ha juntado con otras leyendas de la F-1 (Martin Brundle, Anthony Davidson y Johnnie Herbert) que han demostrado que cuando uno es piloto lleva la velocidad en las venas

y lo demuestra sobre cualquier cosa en la que se monte. Como ojalá pueda empezar a hacer Raikkonen, de nuevo en los circuitos.

Pero mientras ese momento llega, podemos disfrutar de sus 'travesuras' al volante en este vídeo.



no te lo pierdas

EL FUTURO DE LA CONDUCCIÓN

Se podrá pensar que con muchos de los sistemas que se están poniendo en marcha en el mundo del automóvil se acabará con el factor humano; para bien y para mal. Pero lo que está claro es que el empeño de los fabricantes es conseguir el mayor placer y la máxima seguridad al volante. Y fundamentalmente es en eso en lo que trabajan la mayoría de ellos. En eso y en la interrelación y la forma de 'comunicarnos' con nuestro coche. Land Rover y Jaguar son ejemplo de esa apuesta y algunos de los dispositivos que ensayan van por ese camino de facilitar la conducción, hacerla más segura y más personalizada. Y esos sistemas, muchos de los cuales pueden parecer de ciencia-ficción, hemos podido verlos, tocarlos y casi probarlos.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16

HASTA EL 12 DE AGOSTO

Este número 1.604 permanecerá en el quiosco del 29 de julio al 11 de agosto. El flujo de información se reduce en verano y Motor 16, al igual que otras publicaciones del sector, se ajusta a esa situación. Pero el 12 de agosto volveremos con nuevos temas en los que ya estamos trabajando. Y mientras, podéis seguir informados visitando nuestra web

www.motor16.com

QUE PASA

6
NISSAN

El Pulsar ya tiene precios

La marca japonesa regresa al segmento de los compactos con el Pulsar, situado en la gama por debajo del Qashqai y que ya está a la venta en nuestro país, donde

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

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

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



los precios arrancan en los 19.050 aunque si aplicamos todos los descuentos posibles la factura baja a 13.900 euros.

DE BUENA FUENTE

8
FORD Y OPEL

Más de 300 CV delante

La polémica de cuántos caballos de potencia puede asimilar un tracción delantera salta a la actualidad con los futuros Ford Escort RS y Opel Astra OPC Extreme.

9
WILLIAMS

De la F-1 al ferrocarril

Williams Advanced Engineering, la división tecnológica de Williams Group, se ha consolidado como una de las empresas de ingeniería más consistentes de Europa, dando asistencia a varias marcas de prestigio.

EN PORTADA

10
AUDI A7 SPORTBACK

Distinción y deportividad

El A7 Sportback se actualiza a todos los niveles, aunque es bajo su capó donde encontramos las novedades más sustanciosas. Porque aparece un motor de gasolina de cuatro cilindros y nace una versión TDI Ultra que sólo gasta 4,7 l/100 km.



CUATRO RUEDAS

24

MAZDA2

Utilitario tecnológico

El nuevo Mazda2 ya ha comenzado su producción, aunque en España tendremos que esperar hasta 2015 para disfrutar de sus nuevos argumentos. Entre ellos, su diseño, su moderna tecnología y la incorporación de un propulsor diésel de 105 caballos con el sello SkyActiv.

13
AUDI Q5 2.0 TDI CLEAN DIESEL 190

Más y mejor

Nos hemos puesto al volante de la última versión del Q5 que reduce al mínimo las emisiones. Empuja más y gasta menos.

14
AUDI RS5 TDI CONCEPT Y A6 TDI CONCEPT

Dos diésel electrizantes

El siguiente paso de gigante en la evolución de los motores TDI es un compresor eléctrico que refuerza a los turbocompresores convencionales. Los dos primeros prototipos, que acabamos de probar nos han entusiasmado.

CUATRO RUEDAS

16
MERCEDES A45 AMG

Vendaval

Mercedes-Benz entra de lleno en el segmento de los rabiosos 'GTI'. Tracción total 4Matic, cambio de doble embrague, chasis con suspensión y frenos dignos de un coche de competición... Y un motor de 360 CV.

20
MERCEDES C ESTATE

Con clase

El salto dado por el nuevo Clase C Estate es espectacular. Es más

CUATRO RUEDAS

22
VOLKSWAGEN SCIROCCO

Más rápido y más eficiente

Tras seis años desde la reaparición del Volkswagen Scirocco, el coupé compacto de la marca alemana se renueva. No sólo cambia su 'mirada', sino que ahora todos sus propulsores, de entre 125 y 280 caballos de potencia, son más potentes y también más eficientes. Se pondrá a la venta en septiembre.



habitabile y su maletero más capaz, se remata con mayor calidad, los motores son más eficientes... Llega en septiembre.

+INTERESANTE

28
SEAT

Los padres del Ibiza

Seat reúne a los cuatro diseñadores del Ibiza para contar su visión de un modelo que cumple 30 años.

30
JAGUAR-LAND ROVER

La conducción del futuro

Jaguar y Land Rover están desarrollando innovadoras tecnologías que sorprenderían al

mismísimo agente 007. Algunas tardarán en llegar, pero otras estarán disponibles a la vuelta de la esquina.

DE CARRERAS

34

G.P. HUNGRÍA DE FÓRMULA 1

Carrerón

La prueba celebrada en Hungaroring ha sido, sin duda, la mejor del año. El triunfo de Ricciardo no empaña, además el milagroso segundo puesto conseguido por Fernando Alonso con su Ferrari.

38
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	16
La semana	26
+ Interesante	28
A la última	32
De carreras	34
Queremos saber	56
El retrovisor	58

Busca tu marca

AUDI	10
FORD	8
JAGUAR	30
LAND ROVER	30
MAZDA	24
MERCEDES	16, 20
NISSAN	6
OPEL	8
SEAT	28
VOLKSWAGEN	22

SABER COMPRAR Y VENDER

39

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

58

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 38



SKODA DA PISTAS SOBRE EL FUTURO FABIA

La marca checa del grupo Volkswagen ha publicado un primer boceto para avanzar los rasgos de la tercera generación del Fabia, en cuyo diseño se emplean detalles de estilo adelantados por el prototipo VisionC, aunque también el departamento de competición, Skoda Motorsport, está interviniendo en el aspecto final. El futuro Fabia será nueve centímetros más ancho que el actual y tres más bajo, y potenciará las posibilidades de personalización, tanto del exterior como del interior.



CITROËN ESTRENA EL MOTOR 1.6 THP 165

Los C4 Picasso y Grand C4 Picasso ofrecen desde ahora el motor de gasolina 1.6 THP de 165 CV, fruto de la colaboración de PSA y BMW. Las versiones que lo equipan gastan 5,6 litros y emiten 129 g/km.



PEUGEOT 308 1.2 PURETECH S&S 110 CV

Los 308 y 308 SW adoptan el nuevo motor trícilíndrico de gasolina 1.2 PureTech de 110 CV, que rinde 20,9 mkg de par máximo a 1.750 rpm, gasta 4,6 l/100 km y homologa emisiones de 105 g/km. Además, ya se ofrece el cambio automático EAT6 con el motor 1.2 PureTech S&S 130.

Diez versiones a partir de 19.050 euros

Ya se comercializa en España el **Nissan Pulsar**

La marca japonesa regresa al segmento de los compactos con el Pulsar, situado en la gama por debajo del Qashqai y que ya está a la venta en nuestro país, donde los precios arrancan en los 19.050 euros de la versión DIG-T 115 CV con acabado Visia, aunque si aplicamos todos los descuentos posibles la factura baja a 13.900 euros. Si el cliente quiere ese motor de gasolina—tiene inyección directa y turbo—con una dotación más completa puede recurrir al nivel Acen-

ta—20.000 euros—, N-Tec—21.700—o Tekna—23.400—; y también habrá cuatro acabados disponibles en el caso del motor diésel 1.5 dCi de 110 CV, con facturas de 20.450—Visia—, 21.400—Acenta—, 23.100—N-Tec—y 24.800 euros—Tekna—. En cuanto a las opciones, Nissan destaca dos por ahora: pintura metalizada, por 470 euros, y pintura blanca sólida, por 195. Y la gama se completa con dos versiones de cambio automático X-Tronic, ambas con motor 1.2 DIG-T: una con

acabado N-Tec y otra con el Tekna. En cuanto al equipamiento disponible, destaca el Escudo de Protección Inteligente, compuesto por el sistema anticollision frontal, el detector de movimiento trasero, la alerta por cambio de carril involuntario y el control de ángulos muertos. Fabricado en España para toda Europa, el Pulsar reforzará su gama un poco más tarde con una versión deportiva, de 190 CV, equipada con el motor 1.6 Turbo de gasolina.



El Pulsar mide 4,38 metros de largo y tiene 2,70 metros de distancia entre ejes. Nissan dice que el hueco para las piernas en la fila trasera es mayor que en las berlinas grandes.



El Pulsar permite elegir entre los acabados Visia, Acenta, N-Tec y Tekna. Los cuatro pueden combinarse con el motor de gasolina DIG-T 115 y el diésel dCi 110.

PARA PENSAR

350

km/h alcanza el Quant, un deportivo '0 emisiones' con autonomía de 600 km.

Este vehículo de 5,25 metros de largo, propulsado por la tecnología NanoFlowCell—combina baterías de flujo con una pila de hidrógeno—, acaba de ser autorizado a circular por las carreteras europeas. Su motor rinde i925 CV!

EL PUNTAZO



En otoño se inician las entregas del Aston Martin V8 Vantage N430, versión más deportiva y 20 kilos más ligera que acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos con sus 436 CV.



Tendrá motores de 310 y 435 CV
Ford anuncia más datos del **nuevo Mustang**

Definitivamente, los motores del nuevo Mustang rendirán 310 CV, en el caso del 2.3 EcoBoost, y 435 CV, en el del 5.0 V8, aunque esos valores podrían variar algo en las unidades para Europa, donde se venderá en 2015. Además, los Mustang Coupé y Convertible

que lleguen a nuestro continente también contarán con frenos específicos—discos de 352 y 330 mm en el 2.3 EcoBoost, y de 380 y 330 mm en el V8—, así como una suspensión especial: muelles y amortiguadores más firmes, y barra estabilizadora trasera más gruesa.

Precios de 75.144 a 148.879 euros
Porsche **introduce cambios** en el Cayenne

La segunda generación del Cayenne, de la que ya se han fabricado 303.000 unidades, ha sido sometida a una renovación cuatro años después de su lanzamiento. Afecta a la estética, pero también a la parte mecánica, donde los motores ofrecen más potencia y par que antes, y reducen

su consumo. Por ejemplo, el diésel V6 básico—su factura es de 75.144 euros—pasa a rendir 262 CV y el su consumo. Por ejemplo, el diésel V6 básico—su factura es de 75.144 euros—pasa a rendir 262 CV y el su consumo. Por ejemplo, el diésel V6 básico—su factura es de 75.144 euros—pasa a rendir 262 CV y el su consumo.

gasto baja a 6,6 l/100 km, mientras que el diésel V8—la versión S Diesel cuesta 96.072 euros—presume de 385 CV y gasta 8,0 litros.



Chasis avanzado
Parte de los **secretos del Jaguar XE**, al descubierto

El 8 de septiembre Jaguar desvela el XE, rival de Audi A4 o Mercedes Clase C, y la firma británica 'calienta' el ambiente avanzando algunos de sus elementos técnicos. En el chasis, por ejemplo, incluirá una suspensión delantera basada en la del F-Type, montará un tren trasero que perfecciona el rendimiento de la suspensión multibrazo convencional y estrenará un control de tracción, denominado ASPC, que permite circular a bajísima velocidad sin acelerar.

Novedades del XE en suspensión, dirección y control de tracción

SUSPENSIÓN TRASERA AVANZADA



- 1.- Buje y cojinete de la rueda
- 2.- Articulación
- 3.- Enlace arqueado
- 4.- Brazo de control
- 5.- Enlace integral
- 6.- Puntera de enlace

SUSPENSIÓN TRASERA INTEGRAL LINK.

Este sistema combina el confort de rodadura con la dureza exigida por un coche de comportamiento deportivo. Es, a la vez, robusto y ligero gracias al uso de varios componentes de aluminio.

SUSPENSIÓN DELANTERA DOBLE BRAZO OSCILANTE.

La suspensión delantera del Jaguar XE es similar a la estrenada por el F-Type, un doble brazo oscilante que garantiza agilidad y el mejor tacto de dirección. Además, también adopta elementos de aluminio.

ALL SURFACE PROGRESS CONTROL

ASPC. Inspirado en la experiencia de los controles de tracción de Land Rover, este sistema garantiza la motricidad incluso sobre los firmes más deslizantes, pues no es necesario usar el pedal acelerador, ya que el ASPC actúa como un 'control de crucero de baja velocidad'.



DIRECCIÓN ASISTENCIA ELÉCTRICA.

El XE será el primer Jaguar dotado de la nueva generación de la servodirección eléctrica. Mejora la variación de asistencia en función de la velocidad o el manejo a baja velocidad, y se adapta a los últimos asistentes de conducción.



▲ Junto al actual Ford Focus ST 2.0 de la fotografía, habrá un Focus RS 2.3 mucho más radical, con 330 CV de potencia.

Transmitir más de 300 CV al tren delantero

Ford y Opel mantienen el reto

Una vez más, la polémica de cuántos caballos de potencia puede asimilar un coche de tracción delantera salta a la actualidad con los futuros Ford Escort RS y Opel Astra OPC Extreme.

Cuando la mayoría de los fabricantes se mantenían por debajo de los 300 CV en sus compactos más deportivos de tracción delantera (e incluso 4x4), Ford ya se atrevió hasta los 305 CV en la anterior generación Focus con el RS 2.5 T de motor 5 cilindros y, sobre todo, con el RS500 350 CV de serie limitada. Ahora, la marca del óvalo vuelve a la carga con el nuevo Focus, y ya prepara un hermano mayor para el actual ST 2.0 EcoBoost de 250 CV.

-Ford Focus RS 2.3 EcoBoost. La receta del futuro Focus 'todo delante' más radical cambia parcialmente. Si para transmitir la potencia al asfalto se adoptarán soluciones similares a las de la generación anterior, como el diferencial autoblocante mecánico Quaife y el tren delantero Revoknuckle, el motor será otra historia. Anteriormente se utiliza-

ba el 5 cilindros de origen Volvo, que ahora será sustituido por el 4 cilindros EcoBoost de 2,3 litros. El futuro Focus RS será realidad gracias al... Ford Mustang. De éste adoptará precisamente ese 4 cilindros EcoBoost, tan sofisticado en sus soluciones internas como para desarrollar con total fiabilidad una potencia de 330 CV. Diseñado tanto para ser utilizado en posición longitudinal (Mustang) como transversal (Focus), la gran tirada prevista sobre el Mustang permitirá al Focus RS acceder a un motor en vías de amortización cuando se lance en 2016. Dinámicamente hablando, el futuro Focus RS deberá superar a su antecesor sobre todo por la mayor ligereza de su motor y los avances en cuestiones de puesta a punto del chasis.

-Opel Astra OPC Extreme. Como sucede con otros fabricantes, la versión más deportiva del Focus servirá asimismo para dar un empujón al final de carrera del actual modelo. Algo similar ocurrirá con el Opel Astra OPC Extreme. Presentado como con-

cepción de la alemana Copa Astra, renuncia incluso a los asientos posteriores. Lleva frenos de circuito con discos taladrados, delante de 370 mm de diámetro y pinzas de 6 pistones; pesa 100 kg menos de peso, entre otras cosas gracias a su techo de fibra de carbono en vez de acero; y su potencia será también de 330 CV, frente a los 280 CV del Astra OPC 'a secas', y los 300 CV del Astra Cup. Un diferencial autoblocante mecánico tendrá la com-

pleja tarea de transmitir toda la fuerza del motor hasta el suelo. El Astra OPC Extreme se fabricará en serie limitada, hasta un máximo de entre 50 y 300 unidades.

Ford Focus RS y Astra OPC Extreme tendrán frente a ellos a modelos tan competitivos como el futuro Honda Civic Type-R de 300 CV y los últimos laureados del Circuito de Nürburgring, Seat León Cupra 285 CV Pack Performance o Renault Mégane RS 275 Trophy-R.



▲ El Opel Astra OPC Extreme será la versión de calle del Astra Cup y se fabricará en una serie limitada.

Con más potencia, tracción total

La guerra entre los compactos deportivos del Segmento C tiene dos divisiones: la de los tracción delantera, y la de los tracción a las 4 ruedas; entre ambos, los BMW M135i 3.0 de 320 CV y M235i de 326 CV, ambos de propulsión posterior. Si los niveles de potencia de los futuros Focus y Astra son estratosféricos, las próximas propuestas de los 4x4 superarán los 360 CV del actual

Mercedes-Benz A45 AMG. Por el momento, el próximo Audi RS3 previsto para el Salón de París podría ser el primero gracias a su motor 5 cilindros 2.5. Sin embargo, para 2016 Volkswagen lanzará la versión de producción de su concepto Golf R400, que superará los 400 CV de potencia (tal vez 420), extraídos de su motor 4 cilindros 2.0 TSI. ¿Quién será el siguiente?

► El futuro Volkswagen Golf R400 (en la foto el concepto presentado en el pasado Salón de Pekín) será el modelo más potente de su categoría.



SE DICE...

Las ventas de Lexus en España han crecido un 47 por ciento en el primer semestre de 2014, hasta 1.220 unidades

...SE PODRÍA DECIR

Sin embargo, la gama de modelos Lexus está muy lejos de abarcar la parte del mercado en la que sí están presentes sus competidoras alemanas 'premium'. Para solucionarlo, Lexus va corrigiendo el tiro paulatinamente con la llegada de nuevos modelos a esos segmentos de los que está ausente. Ha sido el caso del reciente SUV NX 300h. En el futuro también contará con un nuevo coupé de gama alta, derivado del concepto LF-LC, pero sobre todo con un nuevo SUV compacto del Segmento C, cuya necesidad comentábamos la semana pasada al hablar de su competidora Infiniti.

RENAULT ALTICA/RACOON

Con el nombre de los conceptos Altica y Racoon denomina la prensa francesa al Renault HFE, SUV del Segmento C, sucesor del Koleos, que se comercializará en 2015 y será fabricado en Palencia sobre plataforma CMF.

FORD MUSTANG SVT

Ford prepara una versión hiperdeportiva del nuevo Mustang, firmada por SVT (Special Vehicle Team) y dotada de un chasis muy evolucionado. Utilizará un motor V8 potenciado y deberá sustituir al anterior GT 500 de 660 CV.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



◀ El Jaguar C-X75 se exhibe con orgullo en la recepción de Williams Advanced Engineering.



También trabaja para Porsche, Jaguar, Audi o Nissan

Williams: de la F-1 al ferrocarril

En solo 6 años, Williams Advanced Engineering, la división tecnológica de Williams Group, se ha consolidado como una de las empresas de ingeniería más consistentes de Europa, dando asistencia a varias marcas de prestigio. Ahora, amplía sus expectativas con la inauguración de unas nuevas instalaciones de 3.800 m², situadas junto a la sede del equipo de Fórmula 1, en Grove, Gran Bretaña. Sus técnicos están especializados en: materiales ligeros de última generación, sistemas de energía híbrida, aerodinámica, chasis e integración.

El caso de Williams Advanced Engineering no es único. También Porsche o Lotus venden tecnología a fabricantes de gran volumen: desarrollos específicos de ciertos componentes para determinados modelos. ¿Recuerdan los históricos Seat System Porsche? Más reciente es el Renault Clio Williams, aunque en este último caso se trataba únicamente de poner una firma de prestigio tras la exitosa colaboración llevada en Fórmula 1.

«Con este centro de vanguardia da comienzo una época apasionante de progreso. Tiene capacidad para 250 ingenieros, técni-

cos y diseñadores. Mejorar la eficiencia energética es un compromiso global, y Williams posee tanto la tecnología como los recursos para jugar un papel importante en ello», decía Mike O' Driscoll, consejero delegado de Advanced Engineering en la inauguración de las nuevas instalaciones.

Williams Advanced Engineering y Williams Hybrid Power han hecho trabajos de relieve: colaboración sobre el Nissan GTR Nismo que hizo la vuelta rápida en Nürburgring; sistema híbrido con volante de inercia para el Porsche 911 GT3R de carreras; amplios desarrollos en el Jaguar C-X75, del que estuvo a punto de fabricar una serie limitada; sistema de recuperación de energía

en los Audi híbridos ganadores de Le Mans...

Lo más reciente ha sido la batería y su sistema de gestión para los 40 monoplazas del futuro Campeonato FIA Fórmula E, su desarrollo y fabricación. «Hay muy pocas entidades en el mundo que puedan hacer lo que hemos hecho nosotros para electrificar la Fórmula E en sólo 6 meses de tiempo», dice Okan Tur, responsable de los sistemas híbridos. En este caso, la experiencia adquirida en la Fórmula 1 ha sido de vital importancia.

Pero la Fórmula 1 tiene otras aplicaciones. De hecho, el volante de inercia para almacenamiento de energía eléctrica diseñado (pero no utilizado) para el Williams F-1 de 2009, y lue-

go empleado por Porsche y Audi, es un sistema que se ha trasladado a la industria de las energías renovables y del transporte. «El sistema de volante de inercia ha marcado la diversificación de Williams más allá de las carreras. En menos de 5 años, una tecnología desarrollada para la Fórmula 1 está siendo utilizada ahora para aerogeneradores de energía eléctrica», decía recientemente Craig Wilson, director de Williams Advanced Engineering.

Aparte de la automoción de altas prestaciones y de la competición automovilística, Williams Advanced Engineering tiene otros campos de acción como el transporte por tierra, mar y aire, con la aplicación de sus sistemas de alta eficiencia energética. Un ejemplo bien representativo es su volante de inercia estacionario para ferrocarriles, con un rotor que gira a 45.000 rpm, aprovechando la energía que se libera en las frenadas, almacenándola y liberándola en las arrancadas, con el consiguiente ahorro (hasta un 30 por ciento en el caso de un autobús urbano) y una eficiencia del 90 por ciento.

En tranvías, con Alstom

Un dato relevante del volante de inercia de Williams es su vida útil, que se cifra entre 7 y 10 millones de ciclos de carga-descarga. 10 millones de ciclos suponen un ciclo de carga-descarga cada minuto, 24 horas al día, 365 días al año, durante 19 años: una forma de reinventar los tranvías del futuro. De hecho, Williams Advanced Engineering tiene un acuerdo de colaboración con Alstom, el mayor fabricante de ferrocarriles del mundo, para desarrollar el volante de inercia sobre sus tranvías urbanos.

► Alstom desarrolla sobre sus tranvías urbanos el volante de inercia de Williams.





PRECIOS	
2.0 TFSI S tronic 252 CV	60.310 €
3.0 TFSI Quattro S tronic 333 CV	72.010 €
S7 4.0 TFSI Quattro S tronic 450 CV	99.520 €
3.0 TDI S tronic 218 CV	63.120 €
3.0 TDI Quattro S tronic 218 CV	66.220 €
3.0 TDI Quattro S tronic 272 CV	69.920 €
3.0 Bi-TDI Quattro Tiptronic 320 CV	73.570 €

Distinción potenciada

El A7 Sportback, la exclusiva berlina coupé derivada del A6, se actualiza a todos los niveles, aunque es bajo su capó donde encontramos las novedades más sustanciosas. Porque aparece un motor de gasolina de cuatro cilindros para facilitar el acceso a la gama, ganan potencia casi todas las mecánicas y nace una versión TDI Ultra que sólo gasta 4,7 l/100 km.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La firma de Ingolstadt dio en el clavo cuando en 2010 lanzó el A7, derivado técnicamente de la berlina A6 pero que aportaba un extra de elegancia y distinción con su carrocería de perfil coupé, cuyas señas de identidad –cuatro puertas laterales y portón trasero– garantizaban la practicidad que debe esperarse de un Sportback de Audi. Y ahora afronta su primera remodelación profunda, en la que los cambios estéticos –nuevos paragolpes, ópticas rediseñadas que ahora permiten elegir entre faros delanteros de Led o Matrix Led, parrilla frontal más ancha y escapes diferentes...– parecen quedar eclipsados ante la enorme cantidad de novedades en el capítulo mecánico. Por ejemplo, el Audi que

rivaliza con Porsche Panamera o Mercedes CLS adopta por vez primera un motor de cuatro cilindros, concretamente un 2.0 TFSI de gasolina con 252 CV que permite un mejor precio de acceso a la gama: 60.310 euros en nuestro país. Y sus valores oficiales son como para presumir, pues acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos, alcanza 250 km/h –no pasa de ahí por la limitación electrónica– y sólo gasta 5,9 l/100 km de media. No lo hemos conducido durante nuestra primera toma de contacto a caballo entre Dinamarca y Suecia, como tampoco probamos ninguna de las tres alternativas de gasolina situadas por encima: el 3.0 TFSI, que pasa de 310 a 333 CV y ahora gasta menos –compresión más alta, nuevo embrague electromagnético que

PRECIO desde **60.310 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
122 a 215 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:
4,75% a 14,75%

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Carrocería amplia y práctica. Confort y seguridad. Calidad general. Potencia incrementada y consumos reducidos. Nuevas tecnologías disponibles

EN CONTRA

- Nueva versión 2.0 TFSI aún no disponible con tracción Quattro. Consumo sensible al tipo de uso. Versión Ultra paga impuesto de matriculación por sólo 2 g/km.

desactiva el compresor con cargas de hasta 25,5 mkg y regímenes hasta 4.000 rpm, fricciones reducidas, bomba de aceite y radiador de aceite nuevos...–; el 4.0 TFSI de la versión S7, que sube de 420 a 450 CV –admisión optimizada, conductos de gases acortados...–; y el RS 7, que se mantiene fiel a sus 560 CV y aún no tiene precio para el mercado español.

Sí probamos, por contra, casi todas las versiones diésel del renovado A7 Sportback, que encierran multitud de cam-



Los cambios exteriores se centran en la parrilla frontal –ahora es más ancha–, los paragolpes delantero y trasero, las salidas de escape y los grupos ópticos. Además, los intermitentes con indicación dinámica, vistos ya en A8 y R8, son de serie.



A7 3.0 TDI ULTRA
Gasta 4,7 litros y rinde 218 CV

De los 23 modelos Ultra ofrecidos por Audi –15 de ellos con motor TDI– el nuevo A7 Sportback Ultra es, curiosamente, el de mayores emisiones: 122 g/km de CO₂. Pero eso es poquísimo para un coche de 4,97 metros de longitud y 1.830 kilos de peso cuyo motor 3.0 V6, de 218 CV de potencia, le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos o alcanzar los 239 km/h de velocidad punta. El empuje es más que satisfactorio, y a ello contribuye un generoso par máximo constante entre

1.250 y 3.750 rpm, o un cambio S tronic de siete marchas optimizado, que ahora monta dos alimentadores de aceite separados, en lugar de uno, y consiente regímenes de giro del motor de sólo 800 vueltas. La tracción es sólo delantera para ahorrar combustible, pero eso no resta eficacia al comportamiento.



Se ha renovado la gama de colores y materiales del interior. Puede elegirse entre cinco tonos de cuero, y el paquete Audi Design Selection adopta madera marrón de cedro y costuras en contraste.

bios. Es el caso del motor 3.0 TDI V6 de un solo turbo, disponible en dos variantes: una 'básica', que pasa de 204 a 218 CV y puede combinarse con la tracción delantera –versión Ultra– o la tracción Quattro, y otra, muy sugerente por sus altísimas prestaciones y contenido consumo a ritmo tranquilo, que rinde 272 CV en lugar de los 245 anteriores. En ambos casos, la actualización es máxima: cárter de cigüeñal de alta resistencia más ligero que antes y con circuito de refrigeración independiente, fricciones reducidas gracias a los nuevos pistones, segmentos y bulones, gestión térmica optimizada, turbocompresor y tratamiento de gases de escape rediseñados, bomba de aceite totalmente variable, ár-

Si quieres saber más del Audi S7 Sportback entra en...
www.m16.in/32





ADIÓS AL XENÓN EN EL A7 ELEGIMOS YA ENTRE LED Y MATRIX LED



▲ Con el sistema Matrix LED opcional, cada faro genera la luz de carretera gracias a 19 diodos que se combinan con 4 reflectores, atenuando el haz en 64 niveles. Y tienen función de curva inteligente. Otra opción es el asistente de visión nocturna, con un alcance termográfico de 300 metros.

boles de levas huecos más ligeros o presión máxima de inyección de 2.000 bares. Y encima se asocian al cambio automático S tronic de doble embrague, también optimizado.

Pero si aún queremos más, la familia diésel se corona con el Bi-TDI, que es el 3.0 V6 pero con dos turbocompresores: uno más pequeño, que responde mejor a bajo régimen—a 1.400 revoluciones ya disfrutamos de 66,3 mkg-, y otro más grande. Y si antes ya rendía 313 CV, ahora la potencia crece hasta 320, de modo que la marca alemana anuncia 5,2 segundos para acelerar de 0 a

A7 SPORTBACK 3.0 BI-TDI COMPETITION Hasta 346 CV para el diésel más rabioso de Audi

La versión diésel más rabiosa del A7 Sportback, disponible en otoño y para la que aún no hay precio, también pasó por nuestras manos. Se llama Competition y equipa el 3.0 TDI Biturbo, pero 'vitaminado' de 320 a 326 CV con cambios en sobrealimentación y árboles de levas. Además, si aceleramos a fondo la función 'boost' entrega hasta 20 CV extra durante unos segundos. En carretera eso se traduce en verdadera diversión, ya que el chasis con paquete S line acompaña, pues la altura al suelo se ha rebajado 20 milímetros, equipa neumáticos 265/35 R20 y los frenos, con pinzas rojas, son más grandes. Interior y exterior también se han personalizado.



100 km/h. O una décima menos si se trata de la versión Competition, con otros 6 CV extra e, incluso, una 'sobredosis' momentánea de 20 CV extra acelerando a fondo.

En el interior no hay novedades radicales, pero eso es buena noticia, pues la atmósfera que se respira en cualquier A7 Sportback ya era de lujo y calidad. Y los

nuevos tonos y materiales refuerzan esa sensación, por no hablar del aislamiento acústico y de vibraciones optimizado. Además, la servodirección electromecánica es nueva y muy agradable, el Audi Drive Select forma parte del equipo de serie y casi todo evoluciona, desde el ESP hasta los sistemas de infoentretenimiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TFSI	3.0 TFSI	S7 4.0 TFSI	3.0 TDI ULTRA	3.0 TDI 218 Q.	3.0 TDI 272 Q.	BI-TDI	BI-TDI COMP.
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	8, en V	6, en V	6, en V	6, en V	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	2.995	3.993	2.967	2.967	2.967	2.967	2.967
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	252/4.900-5.900	333/5.300-6.500	450/5.800-6.400	218/4.000-5.000	218/4.000-5.000	272/3.500-4.250	320/3.900-4.600	326/4.000-4.500
Par máximo mkg/rpm	37,8/1.600-4.700	44,9/2.900-5.300	56,1/1.400-5.700	40,8/1.250-3.750	40,8/1.250-3.750	59,2/1.250-3.250	66,3/1.400-2.800	66,3/1.400-2.800
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 7 vel.	Aut./Man., 8 vel.	Aut./Man., 8 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Neumáticos	255/45 R18	255/45 R18	255/40 R19	255/45 R18	255/45 R18	255/45 R18	255/45 R18	265/35 R20
Peso (kg)	1.730	1.885	2.030	1.830	1.900	1.905	1.970	n.d.
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.974/1.911/1.420	4.974/1.911/1.420	4.981/1.911/1.398	4.974/1.911/1.420	4.974/1.911/1.420	4.974/1.911/1.420	4.974/1.911/1.420	4.974/1.911/1.400
Capacidad del depósito (l)	65	65	75	73	73	73	73	73
Volumen del maletero (l)	535/1.390	535/1.390	535/1.390	535/1.390	535/1.390	535/1.390	535/1.390	535/1.390
De 0 a 100 km/h (s)	6,9	5,3	4,6	7,3	6,8	5,7	5,2	5,1
Velocidad máxima (km/h)	250	250	250	239	239	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	7,6	9,3	4,7	5,2	5,2	6,1	n.d.



La nueva versión Clean Diesel de 190 CV sólo cuesta 500 euros más que la 2.0 TDI de 177, que seguirá a la venta. Ganamos aceleración y 10 km/h de velocidad punta, y el gasto medio baja de 6,1 a 5,7 litros.

PRECIO	47.190 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	149 g/KM
IMPUESTO	4,75%
MATRICULACIÓN:	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Menos gasto y mejores prestaciones que 2.0 TDI 177. Calidad y agrado. Sólo 500 euros extra.
DEBE MEJORAR	
-	Precio alto y opciones caras. No disponible con transmisión manual. Peso algo elevado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 190
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	190/3.800-4.200
Par máximo/rpm	40,8/1.750-3.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut./Man., 7 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	235/65 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.925
Long/Anch/Alt (mm)	4.629/1.898/1.655
Capacidad del depósito (l)	75 (AdBlue: 23)
Volumen del maletero (l)	540/1.560
De 0 a 100 km/h (s)	8,4
Velocidad máxima (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,7

Energía extra y más ahorro



Nos hemos puesto al volante de la última versión del Q5, dotada de un motor 2.0 TDI de 190 CV, perteneciente a la familia Clean Diesel, que reduce al mínimo las emisiones. Más ecológico, pero también más racional, pues acarrea un empuje algo mayor y gasta menos.

P.M. || pmartin@motor16.com

Nuestra visita a tierras nórdicas con ocasión de la presentación del actualizado A7 Sportback nos sirvió también para conducir por vez primera la nueva versión 2.0 TDI Clean Diesel del Q5, que eleva la po-

tencia 13 caballos respecto a la variante 2.0 TDI 177 –seguirá a la venta, permitiendo elegir como hasta ahora entre cambio manual de seis marchas o S tronic de siete– y aparece otras ventajas. Las prestaciones son lógicas, pues la velocidad punta pasa

de 200 a 210 km/h y el tiempo necesario para acelerar de 0 a 100 km/h se recorta en seis décimas. Ahora hay empuje extra, no radicalmente superior pero que sí viene bien en un modelo que, a plena carga, no es un misil. Para eso están los Q5 3.0 TDI, con sus 245 o 258 CV, según la versión.

Otra mejora es la rebaja del consumo, pues la media oficial baja de 6,1 a 5,7/100 km, de modo que las emisiones de CO₂ caen de 159 g/km –tomamos como referencia el 2.0 TDI 177 de transmisión S tronic– a 149; aunque el avance radical tiene que ver con los perniciosos óxidos de nitrógeno, que el nuevo motor Clean Diesel elimina –ya cumple la exigente normativa Euro 6– gracias a su catalizador SCR, que funciona con el aditivo AdBlue almacenado en un depósito de 23 litros. Por lo demás, todo sigue igual: agrado general, confort, mucha sensación de calidad y seguridad, habitáculo y maletero de talla familiar... Lástima que el nuevo motor se asocie necesariamente al, por otro lado, excelente cambio S tronic, porque una alternativa manual ayudaría a ajustar algo el precio.

A8 4.2 TDI Y A4 2.0 TDI ULTRA Para todos los públicos

Un cuarto de siglo después del nacimiento del primer TDI de Audi, la familia diésel de la marca germana sigue creciendo. El Copenhage, donde probamos el A7 Sportback, estaba presente también el máximo exponente de esa gama, que es el A8 4.2 TDI, ahora con 385 CV a sólo 3.750 rpm y un par máximo soberbio de 86,7 mkg entre 2.000 y 2.750 vueltas. Su consumo, 7,4 l/100 km. Junto a él, los A4 Ultra, disponibles con motores 2.0 TDI de 136 y 163 CV y cuyos gastos medios oscilan entre los 4,0 l/100 km del A4 berlina de 136 CV y los 4,4 del A4 Avant con 163 CV. En el caso del A6, las versiones Ultra equipan el 2.0 TDI 190.



Dos diésel electrizantes

El siguiente paso de gigante en la evolución de los motores TDI llama a la puerta. Se trata de un compresor eléctrico que refuerza a los turbocompresores convencionales para que la respuesta sea aún más rápida y progresiva. Los dos primeros prototipos, que acabamos de probar en un circuito sueco, nos han entusiasmado.

P.M. | pmartin@motor16.com

De los 'turbos eléctricos' se viene hablando desde hace unos años. BMW, por ejemplo, anunció en 2011 un dispositivo para garantizar una buena respuesta de la turbina convencional a cualquier régimen y aprovechar la inercia del turbocompresor generando electricidad y restando trabajo al alternador. Al año siguiente, Audi respondía con lo que entonces llamó 'turbo mixto', solución que la firma de Ingolstadt ha evolucionado a todo ritmo hasta llegar al estado actual, antesala de una inminente aplicación a coches de serie. Porque a partir del 3.0 TDI de seis cilindros en V los ingenieros han creado dos mecánicas sorprendentes, que acabamos de probar montadas sobre sendos prototipos: en el caso del A6 TDI Concept se parte del motor diésel 3.0

de un solo turbo, pero la adición del compresor eléctrico –esto permitiría hablar de 'biturbo eléctrico'– lleva la potencia hasta los 326 CV y el par máximo a 66,3 mkg.

Recordemos que un A6 3.0 TDI 'de calle' entrega, según la versión, 204 ó 245 CV, y que el par máximo en la segunda es de 59,2 mkg, pero a partir de 1.750 rpm, cuando en el A6 TDI Concept los citados 66,3 mkg están ya listos a 1.500 vueltas. De hecho, el paso de 60 a 120 km/h en sexta se reduce de 13,7 a 8,3 segundos.

Y si eso impacta, qué decir del RS 5 TDI Concept, dotado en el laboratorio como punto de partida del 3.0 TDI Biturbo –a regímenes bajos funciona sólo el turbo pequeño, a regímenes medios se ve apoyado por el turbo grande y a regímenes altos sólo ejerce el segundo– y que también recibe el compresor eléctrico, lo que permitiría hablar de 'triturbo eléctrico'. Aquí la potencia asciende desde los 313 CV originales hasta 385, y el par máximo, a sólo 1.250 vueltas, es ya de 76,5 mkg. Empuje suficiente para pasar en 4 segundos de 0 a 100 km/h, maniobra en la que pone en aprietos al RS 6 de 560 CV, al que toma la delantera en los



◀◀ Por fuera es como cualquier otro A6 Quattro, pero las diferencias principales están bajo el capó, pues el A6 TDI Concept sirve para ensayar un futuro 3.0 V6 TDI con un solo turbo –el RS 5 TDI Concept lleva dos– y compresor eléctrico. Se anuncian 326 CV a 4.000 rpm, y es posible llevar la aguja más allá de las 5.000 vueltas.



primeros 30 ó 40 metros de aceleración debido a una de las claves del compresor eléctrico: la inmediatez. En lugar de la rueda de la turbina, el nuevo compresor dispuesto en serie integra un motor eléctrico que acelera su giro hasta el máximo en sólo 250

milésimas. El compresor eléctrico va detrás del radiador del aire de sobrealimentación, y a regímenes muy bajos, cuando la energía de los gases de escape no anima el turbocompresor, una válvula 'bypass' se cierra y desvía el aire al compresor eléctrico, que

asegura el despliegue de potencia extra, tan útil a la salida de las curvas, tras cada cambio de marcha... La respuesta es sencillamente fantástica, y lo bueno es que esta solución puede aplicarse a motores de cualquier cilindrada y combustible.



◀◀ Puesto de mandos claramente deportivo. Y en la pista, el RS 5 TDI Concept fue capaz de responder más rápidamente que un RS 6 Avant en los primeros 30 metros de aceleración.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	A6 TDI CONCEPT	RS 5 TDI CONCEPT
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967	2.967
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Relación de compresión	n.d.	15,5 a 1
Potencia máxima/rpm	326 CV/4.000	385 CV/4.250
Par máximo/rpm	66,3 mkg/1.500-3.000	76,5 mkg/1.250-2.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut./Manual, 8 vel.	Aut./Manual, 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	255/40 R19	275/30 R20
Peso (kg)	n.d.	n.d.
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.915/1.874/1.455	4.649/1.860/1.366
Capacidad del depósito (l)	75	61
Volumen del maletero (l)	530	455
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	4,0
Velocidad máxima (km/h)	n.d.	280
Consumo mixto (l/100 km)	n.d.	n.d.



▲ El compresor eléctrico 'rellena' la respuesta de los motores TDI en los regímenes más bajos, donde los turbos 'normales' soplan poco.

Juega un papel esencial en este desarrollo la nueva red eléctrica secundaria independiente de 48V, capaz de suministrar más energía que la red normal de 12V al compresor eléctrico –aunque las fases de deceleración ya proporcionan bastante energía para su accionamiento– y que cuenta con su propia batería de iones de litio, compacta y situada bajo el maletero. Ésta, de paso, asegura más energía que una de 12V a los grandes consumidores de energía en un coche moderno, como calefactores, frenos traseros eléctricos o grupos auxiliares, y permite usar cableado más fino y, por tanto, más ligero.

Si quieres saber más del Audi RS 5 TDI-e entra en...
www.m16.in/61



UN OBÚS EL RS 5 TDI CONCEPT PASA DE 0 A 100 KM/H EN 4 SEGUNDOS GRACIAS A LOS 385 CV DE SU MOTOR BITURBO CON COMPRESOR ELÉCTRICO

Caballos para dar y domar

Hay pocas marcas con tan escasa tradición como Mercedes-Benz en el segmento de los rabiosos 'GTI'; y, sin embargo, la firma de Stuttgart ha entrado en la pelea sin contemplaciones. Porque el Clase A más dinámico llega firmado por AMG, lo que ya supone toda una garantía. Tracción total 4Matic, cambio DCT de doble embrague con gestión deportiva, chasis con suspensión y frenos dignos de un coche de competición... Aunque lo que de verdad impresiona en el A 45 AMG es su motor, un 2.0 de cuatro cilindros que se va hasta los 360 CV de potencia y te acelera el pulso a cada paso.



Si quieres ver un vídeo del Mercedes A45 AMG entra en...
www.m16.in/v71

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	2.0 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 92,0
Cilindrada (c.c.)	1.991
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	360 CV / 6.000
Par máximo/rpm	45,9 mkg / 2.250-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automático/Manual, 7 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 350 mm / Disc. vent. 330 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazo oscilante vertical, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, con brazo transversal y brazo longitudinal, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/40 R18 - 8,0x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.555
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.359 / 1.780 / 1.417
Capacidad maletero/depósito (l)	341-1.157 / 56

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	12,8
1.000 m salida parada	23,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,6 (4,6)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	11,7
1.000 m desde 40 km/h en D	22,3
De 80 a 120 km/h en D	2,9

CONSUMOS

	l/100 km	km/l litro
EN CIUDAD		
A 23,1 km/h de promedio	11,4	8,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,6	13,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,9	10,1
A 140 km/h de cruceo	10,7	9,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	10,1	9,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	504	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	8,8 / 5,8 / 6,9	

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

La segunda generación de la Clase A nada tiene que ver con su antecesor, de perfil monovolumen y planteamiento muy funcional. El modelo actual es

un compacto en toda regla, al estilo de Golf, A3 o Serie 1, aunque llame la atención que en su gama no haya una carrocería de tres puertas, más juvenil y que cuadraría con la personalidad ultradeportiva de

nuestro protagonista, un modelo con el que Mercedes-Benz recupera el tiempo perdido en esto de poner en el mercado un 'GTI', segmento nacido cuatro décadas atrás de la mano de Volkswagen. Y decimos que

recupera el tiempo porque su primer compacto de altas prestaciones, el A 45 AMG, se sitúa en la cima gracias a sus 360 CV, valor nunca antes alcanzado en la categoría por una versión de serie, pues sus actuales rivales

se quedan muy por debajo: el BMW M135i, con un 3.0 de seis cilindros bajo el capó y disponible con tracción trasera y total, presume de 320 CV, mientras que el dúo Audi S3/Volkswagen Golf R comparten un 2.0 TFSI de 300 CV, al margen de su sistema de tracción total. Pero la batalla está servida, y se habla de que el próximo Audi RS 3, y un más que probable 'SuperGolf', rondarán los 400 caballos.

El A 45 AMG se pone al frente de los compactos más impetuosos, y lo hace con un motor

que encierra su propio récord, pues los 360 CV emanan de un cuatro cilindros con sólo dos litros de cubicaje, lo que se traduce en una potencia específica sin igual: 180,8 CV por cada litro de cilindrada. Se logra con la

▼ Una combinación que mete miedo: Turbo y AMG. Y el coche no decepciona, pues estamos ante el compacto más rápido del momento.



PRECIO	55.150 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
				ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****
EMISIONES OFICIALES: 161 G/KM		+	Motor: potencia y sonido. Prestaciones. Tracción total. Agrado y comportamiento	-	Precio. Consumo real. Subvirador al límite. Segunda fila estrecha. Detalles de acabado.
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75%					

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



▲ Maletero de 341 litros, sólo correcto. Una costumbre que perdura: cada motor AMG viene firmado.



CUMPLE LO PROMETIDO LA MARCA ANUNCIA UNA ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM/H EN 4,6 SEGUNDOS, Y LE HEMOS MEDIDO 4,613 MANDA EL ROJO HAY DETALLES DE ESE TONO POR TODAS PARTES. PERO EL CLIENTE, POR EJEMPLO, PUEDE PEDIR CINTURONES NEGROS



◀ No acaba de convencernos la ubicación del freno de parking, bajo la rueda de luces; y tampoco el tacto de algún plástico, menos 'premium' de lo debido pese a que este A 45 AMG nos ha parecido más 'sólido' que otros Clase A probados. La instrumentación es muy completa, destacando el modo AMG, que ofrece datos útiles de todo tipo. El cambio DCT AMG Speedshift incluye levas en el volante.



▲ Por fuera y por dentro, la personalización del A 45 AMG frente a un Clase A normal es absoluta. Las butacas delanteras son estupendas.



inyección directa y, sobre todo, mediante un turbocompresor 'twin scroll', o de doble entrada, que llega a soplar a 1,8 bares de presión. No sólo genera la citada potencia –a 6.000 vueltas–, sino que pone el par máximo en 45,9 mkg, cifra constante entre 2.250 y 5.000 rpm, que es el régimen ideal de funcionamiento. Para hacernos una idea, el Audi S3, de 300 CV, se queda en 38,8 mkg, aunque en un margen más amplio: de 1.800 a 5.500 revoluciones. Y por ahí vemos una de las pocas 'debilidades' del motor firmado por AMG –lo de 'firmado' es literal–, y es que a muy bajo régimen la respuesta resulta, en proporción, menos contundente que a regímenes medios y altos, donde lo da todo. Pero no será fácil que el conductor per-

ciba falta de empuje, porque si conducimos en modo automático basta con pisar con ganas el acelerador para que el cambio AMG SpeedShift DCT-7 baje una o varias marchas y meta al tetracilíndrico en su régimen más 'cañero'. Es un motor que suena de maravilla, incluso si rodamos a ritmo turístico, pues en esa situación percibimos un ronroneo de fondo que recuerda lo que esconde dentro. Y si damos gusto al pie derecho –mejor será que haya una buena carretera por delante o que hayamos alquilado un circuito– el escape suelta una melodía que entusiasma. Hay ruido, pero sobre todo muchas nueces, porque el A 45 AMG te pega la espalda al asiento como ningún otro compacto del momento. Anun-

cia 4,6 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y le hemos medido exactamente ese registro, aunque recurriendo al sistema de control de arrancada, denominado 'Race Start', porque si aceleramos 'a pelo', sin la ayuda electrónica, será imposible bajar de cinco segundos. El Audi S3 Sportback Quattro con cambio S tronic necesitó 4,8 segundos en esa misma maniobra, y puede ser orientativo también comparar sus tiempos en los 1.000 metros con salida parada: el A 45 AMG necesita 23,5 segundos y pasa por el primer hito kilométrico a 220,9 km/h, cuando al S3 –recorremos, con 60 CV menos– le cronometramos 24,1 segundos y sale a 214,2 km/h. A algunos podrían parecerles diferencias escasas, pero cuanto más as-

cendemos en nivel de potencia más cuesta vencer cada décima. Otro ejemplo lo tenemos en nuestra simulación de adelantamiento, con paso de 80 a 120 km/h: el S3 ya impresiona con sus 3,3 segundos, pero el A 45 AMG pulveriza ese tiempo y congela el reloj en 2,9 segundos. O sea, que mejor olvidar nuestro comentario sobre la respuesta más tenue a bajo régimen, porque cuando necesitamos toda la fuerza del huracán, ahí estará. En estas cifras espectaculares juega un papel decisivo el cambio de doble embrague y siete marchas con gestión deportiva especial SpeedShift de AMG y levas en el volante, único medio para cambiar manualmente. Hay dos programas automáticos: en el 'S'



▲ Discos ventilados en ambos ejes: 350 mm delante y 330 detrás. De 120 km/h a 0, sólo 49 metros.

los cambios son más rápidos y a un régimen mayor, y en el 'C' se prioriza el ahorro –mantiene activo el 'Stop&Start'–, mientras que el modo 'M' es manual

de verdad, porque no pasa a una marcha más alta si no lo ordenamos nosotros, incluso con el motor en régimen de corte. En todo caso, respuesta suave y rápida siempre, lo que se convierte en un complemento perfecto para los 360 CV. Y lo mejor es que el resto del coche está al nivel del grupo propulsor, pues el chasis puede con todo. Para empezar, la tracción total 4Matic permite pasar al suelo con eficacia toda la caballería, aunque el sistema emplea en condiciones normales de adherencia sólo el eje delantero, y desvía hasta un 50 por ciento del par a las ruedas traseras si detecta pérdida de motricidad, lo que ocurrirá, por ejemplo, en aceleraciones brutales, donde llegamos a percibir esas primeras centésimas

de patinamiento delantero, cosa que no habíamos notado en otros 4Matic más tranquilos. Pero cuando las cuatro se ponen a traccionar salimos catapultados. Nuestra unidad de prueba montaba los 235/35 R19 opcionales, pero entendemos que los 225/40 R18 de serie lograrán la misma eficacia y, encima, filtrando algo mejor las irregularidades del firme. Porque el A 45 AMG, sin llegar a resultar seco o incómodo, sí se muestra duro, y prefiere los asfaltos lisos como tapices. El paso por curva es rapidísimo, con un giro plano y noble, pero cuando nos acercamos al límite notamos una clara tendencia al subviraje, y el eje trasero parece tan 'amarrado' que apenas se insinúa aunque levantemos el pie del 'gas' en

pleno apoyo, situación en la que, por ejemplo, la tracción Quattro del Audi S3 se torna más viva y divertida, porque su tren posterior parece más direccional. En cuanto a los frenos, el A 45 AMG recurre a discos enormes –350 milímetros delante y 330 detrás– que parecen anclas, pues bastan 49 metros para detenernos desde 120 km/h. Redondea el capítulo del comportamiento una dirección suficientemente rápida –2,75 vueltas entre topes–, muy precisa y con un volante de cuero napa cuyo tacto es excelente. En este sentido, el acabado nos ha parecido más esmerado –por no hablar del equipo de serie, realmente completo– que en otros Clase A, aunque algunos plásticos son mejorables.



Inteligente, ágil y amplio

El salto dado por el nuevo Clase C Estate es espectacular en todos los sentidos. Es más habitable y su maletero más capaz, se remata con mayor calidad, su dinámica es más sólida, los motores son más eficientes, la aportación tecnológica es muy generosa... Llega en septiembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Después de rodar más de 300 kilómetros por todo tipo de carreteras en Alemania sigo sin entender cómo este tipo de carrocerías familiares no terminan de ‘romper’

en el mercado español. Son más versátiles, prácticamente igual de dinámicas y estéticamente no tienen nada que envidiar a las berlinas, como es el caso de la nueva Clase C Estate de Mercedes-Benz.

Si lo comparamos con el modelo anterior, literalmente lo deja en ropa interior en aspectos como la calidad, la dinámica o la eficiencia de sus motores, pero también en habitabilidad o flexibilidad.

El nuevo modelo ha crecido 96 milímetros en su longitud, 80 de ellos focalizados en la distancia entre ejes. Si a eso unimos los 40 milímetros más de anchura, la consecuencia directa es que las plazas traseras son ahora mucho más habitables. También es más capaz en la zona del maletero, cuyo volumen oscila entre los 490 y los 1.510 litros, e introduce detalles prácticos como un respaldo dividido ahora en tres partes (40/20/40) o un sistema de apertura y cierre del portón eléctrico activado con sólo pasar el pie por debajo del paragolpes.

La Clase C Estate es más ligera –pesa 65 kilos menos–, introduce un nuevo eje delantero multibrazo y es el único modelo en su segmento que



Si quieres saber más del Mercedes C Estate entra en... www.m16.in/30

FICHA TÉCNICA

MOTOR	180	200	250	220 BLUETEC	250 BLUETEC
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.991	1.991	2.143	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	156 CV/5.300	184 CV/5.500	211 CV/5.500	170 CV/3.000	204 CV/3.800
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.200-4.000	30,6/1.200-4.000	35,7/1.200-4.000	40,8/1.400-2.800	51,0/1.600-1.800
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.470	1.525	1.545	1.595	1.660
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.702/1.810/1.457	4.702/1.810/1.457	4.702/1.810/1.457	4.702/1.810/1.457	4.702/1.810/1.457
Capacidad del depósito (l)	66	66	66	66	66
Volumen del maletero (l)	490/1.510	490/1.510	490/1.510	490/1.510	490/1.510
De 0 a 100 km/h (s)	8,4	7,5	6,8	7,9	6,9
Velocidad máxima (km/h)	223	233	244	230	241
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,5	5,6	4,3	4,5



◀▶ El interior se remata con más calidad y hay detalles como el panel táctil, que contempla funciones de escritura. El maletero dispone de un respaldo dividido en tres partes y el portón se puede abrir... con el pie.

▼ La Clase C Estate estrena el servicio ‘connect me’, una tecnología ‘online’ que ofrece funciones como la gestión de accidentes o de averías, o estar conectado con el vehículo para saber su estado: combustible, calefacción, puertas...



ofrece suspensión neumática. Gracias al sistema Agility Select el conductor puede elegir entre varios modos de conducción –Confort, Eco, Sport, Sport+ e Individual–, modificando parámetros del cambio, el motor, la dirección o la suspensión.

Bajo el capó apuesta por cinco motorizaciones: tres de gasolina, con 156, 184 y 211 CV, y dos diésel, de 170 y 204 CV. Estos últimos contemplan un aditivo AdBlue para reducir las emisiones, especialmente las de óxidos nitrosos. Para el cambio se apuesta por cajas manuales de seis relaciones o automáticas 7G-Tronic Plus. Más adelante se incor-

porará un híbrido –diésel más eléctrico– con 204 más 27 caballos, con el que tuvimos ocasión de rodar en un trazado –carretera y autopista– algo ‘hostil’ para su tecnología. Resulta agradable, pero lejos de la ciudad nos gustó más el diésel de 204 CV, versión que próximamente ofrecerá tracción total.

Equipado hasta los dientes, la nueva Clase C Estate estrena el sistema ‘connect me’, que permite utilizar numerosos servicios ‘online’, como una gestión de accidentes o de averías, o establecer conexión con el vehículo desde cualquier lugar y en todo momento.

PRECIO DESDE **37.700 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE 108 A 130 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0% AL 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento. Cambio 7G-Tronic Plus. Equipamiento. Motores eficaces.

DEBE MEJORAR

Tracción total no disponible todavía. Pantalla fija en el salpicadero. Plaza central trasera.



Tras seis años desde la reaparición del Scirocco, el coupé compacto de la marca alemana se renueva. No sólo cambia su 'mirada', sino que ahora todos sus propulsores son más potentes y eficientes.



Si quieres ver en acción el VW Scirocco entra en... www.m16.in/v93



NUEVO VOLANTE Y CONSOLA MÁS PRÁCTICA AÑADE LOS TRES RELOJES SUPERIORES. LOS MOTORES GANAN BRÍO Y GASTAN HASTA UN 19 POR CIENTO MENOS



▲ Los cambios estéticos más evidentes son las nuevas ópticas y pilotos, junto con los paragolpes de nueva factura, más agresivos gracias a los 'blades' heredados del Golf GTI.

Más rápido, más eficiente

Alejandro Palomo | motor16@motor16.com

Es cierto. Tras tantos años en el mercado quizá muchos esperaban una generación completamente nueva del Scirocco... Probablemente, una asentada ya sobre la más moderna y ligera plataforma MQB, como la usada desde hace tiempo en el Golf actual, por ejemplo. Pero que el segmento al que pertenece este coupé compacto no pase por sus mejores días quizá tenga algo que ver con la realización de este leve lavado de cara. ¿Por qué no mejorar, sencillamente, un buen producto que ya funcionaba bien? Dicho y hecho. La firma alemana no sólo ha rejuvenecido el aspecto de la carrocería gracias a los nuevos paragolpes, faros delanteros y pilotos traseros, sino que dentro también hay sutiles cambios y, además, toda

su gama, aparte de gastar menos, ahora es más potente.

En el exterior de todos los Scirocco 2014 que llegarán a España, que equiparán el pack estético R-Line de fábrica, lo primero que notaremos serán las nuevas ópticas LED, tanto las delanteras –de serie para todas las motorizaciones,

excepto para el 1.4 TSI de acceso– como las traseras, acompañadas de los paragolpes de nuevo cuño presididos ahora por los 'blades' inspirados en los del Golf GTI. Y los que estén familiarizados con el anterior modelo también se sorprenderán gratamente al comprobar que su por-

tón trasero ya se puede abrir mediante el logo posterior de Volkswagen. De su 'hermano' encontraremos también en el interior el volante, acompañado por nuevos materiales en la consola y un nuevo hueco portaobjetos al lado del freno de mano. Como guinda final, los tres relojes en la parte central superior del salpicadero, que ya conocíamos del Beetle Turbo, y que muestran la presión del turbo, la temperatura del aceite y un cronómetro.

Pero probablemente la novedad más destacable del nuevo Scirocco es la mejora de todas sus mecánicas. Según versión, hasta un 19 por ciento más eficientes y 20 CV más 'fornidos'. Un ejemplo: todos ellos pasan la normativa ecológica EU6 y ninguno, salvo la versión más rabiosa, supera los 148 g/km de CO₂. Equipan de serie función de ahorro 'Start-Stop' y recuperación de energía en la frenada, a excepción del Scirocco R, que ahora transmite 280 caballos al asfalto y llega a los 187 gramos en materia de emisiones.

De esta forma, el motor de gasolina más eficiente pasa a ser el 1.4 TSI de 125 CV, con



◀▶ Todos los modelos del Volkswagen Scirocco 2014 equiparán de serie el paquete exterior 'R-Line'. Hay seis colores de carrocería a elegir.

un consumo de sólo 5,4 l/100 km, y en la parte diésel ocurre lo propio con el 2.0 TDI 'básico', que sube a 150 CV y gasta

4,2 l/100 km. Por cierto, los primeros se han encarecido 450 euros respecto a los de la anterior generación, aunque

la marca asegura que queda compensado con el mayor equipamiento de serie, mientras que los segundos, con

motor de gasóleo, se ven rebajados en 150 euros.

Si te preguntabas cuáles han sido los cambios en el modelo más potente, tus dudas se disiparán al leer que, además de los 20 CV extra, equipan un modo deportivo propio para el estabilizador ESC, que el diferencial XDS pasa a ser de serie y que el equipo de frenos crece hasta las 17 pulgadas de diámetro.

Con todo, la nueva gama del Scirocco 2014 comenzará en un precio de 17.500 euros –incluyendo ahí todos los descuentos posibles– y llegará hasta los 40.270 euros del más deportivo Scirocco R. Las primeras unidades empezarán a llegar en septiembre, aunque Volkswagen ya acepta pedidos.

PRECIO	DESDE 24.240 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 109 A 187 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 9,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Consumos mejorados. Incremento de potencia. Carrocería práctica para ser un modelo coupé.</p>	<p>No monta la plataforma MQB del Golf. Cambios estéticos leves. Versión R no muy personalizada.</p>

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 150CV	2.0 TDI 184CV	1.4 TSI 125CV	2.0 TSI 180CV	2.0 TSI 220CV	R 2.0 TSI 280CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.968	1.968	1.395	1.984	1.984	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	150/3.500	184 CV/3.500	125 CV/5.000	180 CV/4.200	220 CV/4.500	280 CV/6.000
Par máximo mkg/rpm	34,7/1.750	38,8/1.750	20,4/1.400	28,6/1.250	35,7/1.500	35,7/2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v / Aut. 6v	Man. 6v / Aut. 6v	Manual, 6 vel.	Man. 6v / Aut. 6v	Man. 6v / Aut. 6v	Man. 6v / Aut. 6v
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos vent.
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	235/40 R18
Peso (kg)	1.395	1.418	1.280	1.387	1.394	1.450
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.256/1.810/1.406	4.256/1.810/1.406	4.256/1.810/1.406	4.256/1.810/1.406	4.256/1.810/1.406	4.248/1.820/1.398
Capacidad del depósito (l)	55	55	55	55	55	55
Volumen del maletero (l)	310/1.005	310/1.005	310/1.005	310/1.005	310/1.005	310/1.005
De 0 a 100 km/h (s)	8,6	7,5	9,3	7,4	6,5	5,5
Velocidad máxima (km/h)	213	228	203	225	244	250
Consumo Mixto (l/100 km)	4,5	4,8	5,4	6,4	6,4	7,9



Si quieres saber más del Mazda2 entra en...
www.m16.in/225



◀ INTERIOR LOS CAMBIOS SON EVIDENTES E INCORPORA ELEMENTOS COMO EL HEAD UP DISPLAY

NUEVA IMAGEN ES MÁS GRANDE Y HABITABLE, Y ESTRENA UNA NUEVA PLATAFORMA ▶



◀ El nuevo Mazda2 nace desde una nueva plataforma y goza de una mayor habitabilidad y un maletero más práctico.



▲ El interior es más 'limpio' e incorpora detalles como un Head up Display, una pantalla en el salpicadero y un mando giratorio de control situado en la consola central.

Punto y aparte

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La cuarta generación del Mazda2 ya es una realidad y sus primeras unidades ya han comenzado a salir de las líneas de montaje de la factoría de Hiroshima, en Japón, aunque su comercialización en España está prevista ya para 2015.

Lo cierto es que el nuevo modelo se ha mantenido fiel a los rasgos estéticos que ya anticipó en el pasado Salón de Ginebra el concept Hazumi. En cualquier caso, es más largo, ancho y alto que el modelo al que sustituye, estrena plataforma y el diseño sigue la línea Kodo que la marca japonesa lleva tiempo introduciendo en sus últimos modelos, como el Mazda3, el Mazda6 o el CX-5.

El nuevo Mazda2 ya ha comenzado su producción, aunque en España tendremos que esperar hasta 2015 para disfrutar de sus nuevos argumentos. Entre ellos, su diseño renovado, su moderna tecnología y la incorporación de un propulsor diésel de 105 caballos con el sello SkyActiv.

Todavía falta información referente al nuevo modelo del segmento B de la firma nipona, pero sí que sabemos que heredará toda la tecnología SkyActiv, que salpica tanto al chasis como a los motores y a las cajas de cambio, con el fin de que su nuevo vehículo, en Japón denominado Demio, sea sumamente eficiente.

La próxima generación montará un evolucionado motor diésel, algo de lo que carece el modelo que se comercializa actualmente. Se trata de un propulsor de 1,5 litros y cuatro cilindros en línea que, como su hermano mayor (el 2.2) presume de una relación de compresión muy baja (14,8:1). Ero-

ga 105 caballos de potencia a 4.000 rpm y un par máximo de 25,5 mkg a sólo 1.500 vueltas.

Entre sus guiños tecnológicos encontramos inyectores solenoidales de alta pulverización, doble sistema de recirculación de gases, nueva válvula de control de refrigeración y camisas optimizadas que disminuyen las pérdidas por fricción, un sensor de rotación en el turbo de geometría variable o un intercooler integrado en el propio colector de admisión.

Todavía están pendientes los datos de homologación en cuanto a prestaciones y consumos, pero sí se ha desvelado que cumplirá con la normativa de emisiones Euro 6 sin necesidad de recurrir a



▲ La línea de diseño Kodo que aplica Mazda a sus últimos modelos también salpica finalmente al Mazda2. En 2015 llegará a España.



soluciones con aditivos tipo AdBlue.

Bajo el capó el nuevo Mazda2 habrá, además, una variante de gasolina también de 1,5 litros que dispondrá de varios niveles de potencia. La tecnología SkyActiv también se aplica a las cajas de cambio, tanto manuales co-

mo automáticas, que llevará. La eficiencia se completa con soluciones como un sistema 'Start/Stop' o la frenada regenerativa i-ELOOP.

Por otra parte, son evidentes los cambios en el interior, con un salpicadero más limpio, una nueva pantalla central, un mando giratorio en

la consola central que aglutina buena parte de la información o una palanca de cambio situada en un plano más bajo.

El Mazda2 incorporará, asimismo, un completo sistema de conectividad a bordo MZD Connect que funciona prácticamente como un

'smartphone' y se gestiona por medio de la mencionada pantalla táctil.

Por último, en materia de seguridad incorpora elementos como el Head up Display y un asistente de alerta por cambio involuntario de carril, aunque habrá más sorpresas. Seguiremos informando...

Reorganización Opel asume la gestión de GM en Europa

Los negocios de GM en Europa han pasado a Opel, incluyendo Rusia. Eso supone que el recién creado Opel Group asumirá la responsabilidad económica de todas las marcas de GM en el viejo continente, con el actual presidente de Opel, Karl-Thomas Neumann, al frente de un consejo de dirección casi idéntico al que tenía Adam Opel AG. Obtener el 8% de cuota en el mercado europeo, incrementar el margen de beneficios hasta el 5% y mejorar la calidad del producto y la satisfacción de clientes y empleados es el objetivo al que aspira la nueva organización con la que la matriz General Motors refrenda la confianza en su filial europea.

Intención El PIVE, para coches nacionales

La intención del Gobierno es mantener el PIVE, pero reorientando las ayudas a coches fabricados en España. Lo apuntaba el ministro de Industria José Manuel Soria, argumentando la utilización que se hace de las ayudas para comprar vehículos de importación.

Bruselas Cobrar las multas de otro Estado

La nueva directiva propuesta por la Comisión Europea pretende facilitar el cobro de las multas de tráfico impuestas por un Estado miembro distinto al de la residencia del conductor. La propuesta aprobada corrige el defecto jurídico

SEIS DE CADA DIEZ COCHES TIENEN DEFECTOS QUE AFECTAN A LA SEGURIDAD

Peligrosa despreocupación

Que el 61,2 por ciento de los turismos que circulan por España lo hagan con algún defecto que afecta a la seguridad es un dato preocupante, que refleja el deterioro de nuestro parque automovilístico en los últimos tiempos. El dato es fruto del análisis del estado de 30.000 vehículos realizado por la Fundación Mapfre, que ha tomado como base los resultados de 17.661 de esas inspecciones realizadas a través de su programa 'Cuidamos tu Auto', que evalúa

el estado de 62 puntos del vehículo. Esa evaluación también pone de manifiesto el menor cuidado de los coches de gasolina, que presentan un 20 por ciento más deficiencias que los de gasoil, siendo el estado de ruedas y neumáticos los puntos más descuidados, al encontrarse deteriorados en el 31% de los gasolina y el 27% de los diésel. Por detrás se colocan los sistemas de iluminación, que afectan al 24% de las unidades en ambos casos, y

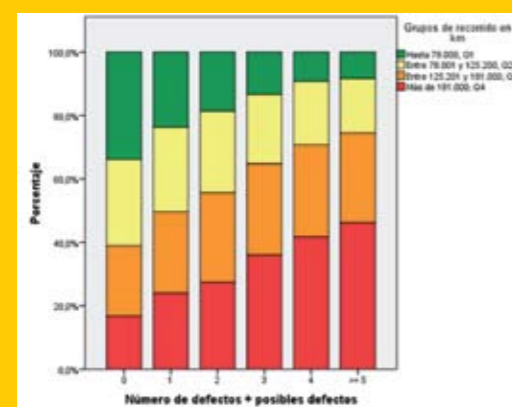
los frenos, con problemas en el 22% de los gasolina y el 10% de los diésel.

En cuanto al motor, el nivel de aceite inadecuado y el desgaste de correas y manguitos son los fallos más comunes, mientras que casi tres de cada cuatro defectos relacionados con los frenos se debe a la mala calidad del líquido; se trata de una pérdida de propiedades que se debería revisar en un elemento tan fundamental para la seguridad como el sistema de frenado.

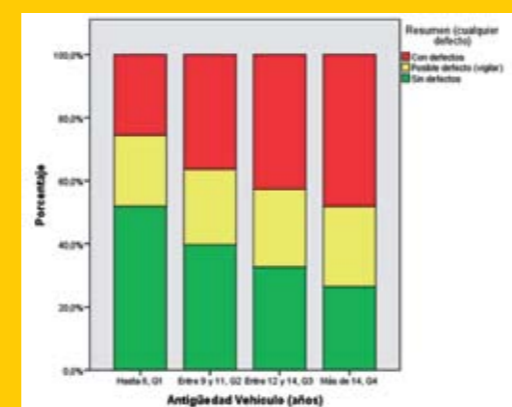
El informe también da a conocer dónde se cuida más o menos el coche, destacando los conductores de Castilla-La Mancha y Castilla y León como los más despreocupados del mantenimiento correcto de sus vehículos, frente a los de Cataluña, cuyos coches, que son los que tienen menos kilómetros, presentan la mitad de imperfecciones que los de otras regiones.

Esta claro que los automovilistas no siempre tenemos presente, y menos desde que empezó la crisis, que la inversión en mantenimiento del coche revierte en seguridad, porque, como asegura Julio Laria, el director del Área de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, «la condición técnica de un vehículo influye de manera directa en la seguridad vial». Por eso es importante conocer el estado del automóvil para tomar medidas paliativas en caso necesario.

SEGÚN KILÓMETROS RECORRIDOS



SEGÚN EDAD DEL VEHÍCULO



por el que el Tribunal de Justicia de la UE anuló en mayo la norma vigente. El alcance de la nueva directiva será el mismo que el de la anulada, que continuará aplicándose hasta el 6 de mayo de 2015. Bruselas apunta que los conductores extranjeros representan el 5% del tráfico, pero alcanzan el 15% de las infracciones por exceso de velocidad.

Innocenti Moto Regreso al mercado español

La marca italiana, crea-



dora de la mítica Lambretta, pionera del segmento scooter, regresa al mercado español. Con una gama compuesta por siete modelos, que tendrán cuatro

años de garantía sin límite de kilometraje, estará en el mercado en el último trimestre de 2014.

INNOCENTI MOTO

el puntazo

Como protagonista de la vuelta más eficiente, el Prius PHEV entra en libro de los récords de Nürburgring.

Recorrer los 20,7 kilómetros que conforman el bucle norte del circuito alemán consumiendo 0,3 litros cada cien kilómetros ha proporcionado al Toyota Prius Plug-in el honor de dar la vuelta más eficiente en Nürburgring. Muy superior al anterior récord (1,76 l/100km), el enchufable japonés tardó 20 minutos y 59 segundos circulando con tráfico real y respetando el mínimo de 60 km/h requeridos en una pista cuyo desnivel impidió rodar totalmente en modo eléctrico.

la imagen

Pedaleando bajo el mar

Coincidiendo con el 20 aniversario del Eurotunnel, el líder del quipo Sky, Chris Froome, cruzó de Inglaterra a Francia por debajo del mar. Por el vial de servicio de una de las infraestructuras más protegidas del mundo, el ganador del Tour de Francia 2013 invirtió 55 minutos, llegando a rodar hasta 65 kilómetros por hora. Para completar la hazaña, el deportista inglés contó con la Pinarello Dogma F8, bicicleta en la que Jaguar ha aportado sus conocimientos en aerodinámica.



Puedes ver el vídeo de Chris Froome en el Eurotunnel en... www.m16.in/v74

la frase

Carmelo Sanz, Presidente del Real Automóvil Club de España (Race).

«Si combinamos la reducción del gasto de los conductores y el deterioro de las infraestructuras por la crisis que hemos vivido y le añadimos que el parque ha envejecido de forma muy importante puede provocar que la siniestralidad repunte».



en breve

FIRMA ELECTRÓNICA
La certificación de la firma electrónica de la financiera del Grupo Renault, RCI Banque, convierte al fabricante galo en el primero que garantiza la seguridad en los contratos digitales de financiación.

PRÉSTAMO AL AUTOMÓVIL
Hasta el 11 de agosto se pueden solicitar las ayudas previstas en el Plan de Competitividad del Automóvil, que cuenta con 100 millones de euros este año.

DAÑOS CINEGÉTICOS
Ante el cambio de normativa, Pelayo ha incluido en sus pólizas los daños por colisión contra especies cinegéticas, que cubren la reparación del vehículo siniestrado por esa causa.

PREMIO A ANTOLÍN
Los galardones concedidos por Ford y PSA reconocen el esfuerzo del grupo Antolín por convertirse en un proveedor de referencia en el sector del automóvil alcanzando altos niveles de excelencia.

la cifra

3.500

millones de euros ha perdido el sector de la posventa en los últimos seis años por culpa de la competencia de los talleres ilegales, que anteponen el precio a la seguridad y el rigor de la reparación. Además, según Anfac (fabricantes) y Ganvam (vendedores), representan el 20% del total y propician que el Gobierno deje de ingresar 230 millones de euros anuales en impuestos.

Desmentido Fiat no planea fusionarse

Sergio Marchionne, el consejero delegado de Fiat ha desmentido categóricamente los rumores lanzados por una publicación alemana sobre una posible fusión del grupo italiano con Volkswagen. También VW ha negado que exista un plan para comprar la compañía italiana o una parte de la misma. Fiat-Chrysler también ha desmentido que la compañía mantenga negociaciones sobre una posible fusión con PSA.

Renault

Un comercial ligero para Fiat

La compañía francesa suministrará a la marca italiana un comercial ligero basado en una plataforma de Renault. El acuerdo firmado por ambos fabricantes especifica que el vehículo será fabricado por Renault en Francia a partir del segundo semestre de 2016, pero será desarrollado por Fiat bajo la marca Fiat Professional, disponiendo de elementos únicos y distintivos.

Industria

El automóvil mantiene su fuerza

Con un 12 por ciento más de vehículos producidos en el primer semestre del año (1.292.832 unidades), respecto a esos seis meses del ejercicio pasado, y un incremento del 8,13 % de las exportaciones en ese periodo, el superávit comercial del automóvil multiplica por 10 el de antes de la crisis. Las previsiones colocan en 16.000 millones de euros el resultado a final de un año, que deberá cerrar con 2,4 millones de unidades producidas.



Seat reúne en Barcelona a los padres del Ibiza, su modelo más importante, el que puso a la marca española en la senda de éxito basado en gran parte en el diseño, porque como explicó Giugiaro: «La estética es el placer misterioso que te lleva a comprar un producto».

Los padres del Seat Ibiza

El patio del Centro de Diseño de Seat, el lugar donde los coches son vistos y analizados por primera vez a la luz del día, recibe una calurosa tarde de julio a cuatro Ibizas de color rojo, uno de cada generación, que son los encargados de recordar la historia de un modelo que acaba de cumplir 30 años y que seguramente tiene muchos más por delante. Un reducido grupo de periodistas de diversos países europeos, somos testigos de un momento único, ya que los diseñadores de las cinco generaciones –la quinta aún está por llegar– se sientan a la misma mesa –Giugiaro lo hace de forma virtual a través de un vídeo, pues a última hora no ha podido asistir– para contarnos recuerdos, experiencias y vivencias de su relación con un coche que ya se ha convertido en un icono.

‘Abre el futuro’ Walter da Sil-



▲ Un boceto de los frontales de todos los Ibiza creados hasta la fecha. Se aprecia la constante evolución en el diseño.



▲ El patio del Centro de Diseño de Seat donde se celebró el acto. Ahí es donde ven la luz del día, en absoluto secreto, los nuevos modelos.

va, actual director de diseño del Grupo Volkswagen, y que tuvo su primer contacto con el grupo gracias a Seat y gracias al Ibiza de tercera generación. Da Silva recuerda que la forma de trabajar en la marca española le ha marcado: «Seat ha sido un gran campo de batalla. Aquí he aprendido el proceso de compartir para mantener una personalidad fuerte». Así ahora su trabajo es buscar el éxito y llevar al límite las posibilidades del diseño «para gestionar las complejidades de la técnica y la estética».

Esa personalidad del Ibiza desde sus orígenes la reflejó Giugiaro en el mensaje en vídeo que envió para el acto. «La fuerza del primer Ibiza eran sus proporciones y su simplicidad de líneas». Pero también la sencillez de un proyecto «con una arquitectura muy esencial que buscaba el mantenimiento de los costes en unas cifras austeras». Ésa fue, según Giugiaro, la base del primer Ibiza y también del segundo, que le ofreció la posibilidad de modelar el mismo concepto de forma diferente.

El cambio llegó con la tercera generación, la diseñada por Da Silva, que quería, además buscó desarrollar una nueva imagen de los frontales para

CUATRO HOMBRES CUATRO ESTILOS

Giorgetto Giugiaro 1ª GENERACIÓN
«El Ibiza era el primer paso para crear la personalidad de Seat. Las proporciones eran su punto fuerte».

también participó Da Silva: «Yo trabajaba entonces en Italdesign y presenté alguna propuesta de diseño... que no se aceptó». Donckerwolke recuerda la fantástica

experiencia de trabajar en Seat, «te deja expresar emociones». Y Mesonero-Romanos habla del reto de poder trabajar en el desarrollo de un icono.



Giorgetto Giugiaro 1ª GENERACIÓN
«El Ibiza era el primer paso para crear la personalidad de Seat. Las proporciones eran su punto fuerte».



Giugiaro 2ª GENERACIÓN
«El segundo Ibiza tiene las mismas características pero modeladas de forma distinta».



Luc Donckerwolke 4ª GENERACIÓN
«Quería hacer un Ibiza a la altura del León, pero con su carácter; no quería hacer un Mini León».



Alejandro Mesonero-Romanos 5ª GENERACIÓN
«Las líneas cambiarán pero el espíritu del Ibiza no; será una evolución con pequeñas revoluciones».



Walter Da Silva 3ª GENERACIÓN
«La gran fuerza del equipo de Seat es buscar un diseño con carácter; el tercer Ibiza desarrolló un frontal que daba identidad a la marca».

IBIZA 5ª GENERACIÓN La primera imagen

No fue éste un acto para desvelar grandes secretos. Pero sí sirvió para contemplar los primeros trazos, esquemáticos, del futuro Ibiza en el que trabaja el equipo de Seat; un coche, que a falta de confirmación, podría llegar en 2016.



dar una personalidad de familia a la marca.

Y llegó el momento de Luc Donckerwolke, diseñador del cuarto Ibiza. Recién llegado de Lamborghini, Donckerwolke tuvo la misión de sustituir a Da Silva y en dos meses presentar un concept para el Salón de Ginebra. El Vaillante fue la génesis de la cuarta generación del Ibiza. Un reto para el que Donckerwolke tuvo que adaptarse: «Wal-

ter me dijo, ‘deja de jugar’ en Lamborghini y vete a Seat. Yo diseñaba vehículos muy planos y con el Ibiza tuve que cambiar mi visión para hacer cosas más esculturales». Pe-

ro tras esa transformación, el trabajo de Donckerwolke con el cuarto Ibiza consiguió desmarcar a éste del León y darle al Ibiza una propia personalidad.

Alejandro Mesonero-Romanos, actual director de diseño de Seat cierra –o abre– el círculo de la historia del Ibiza. Su restyling del cuarto Ibiza tenía un objetivo claro: «No destrozarse el diseño de Luc». Y para el futuro Ibiza, en el que los 130 diseñadores del Centro ya están trabajando, las líneas ya están trazadas: «El Cupster –presentado en el Worthersee– es el estado de espíritu que dará lugar al nuevo Ibiza».

Un Ibiza que es historia viva de la marca española, el modelo que la internacionalizó y el coche más reconocido, en el tiempo creado por Seat. El Ibiza, como dijo el presidente de Seat, Jürgen Stackman, es la principal piedra sobre la que se cimentó la nueva Seat, por-



que «Sin el pasado es imposible que haya un futuro fuerte. Y ese pasado, presente, y futuro glorioso lleva el nombre de Ibiza».





Si quieres saber más sobre el parabrisas virtual entra en... www.m16.in/215

El sueño de James Bond

Jaguar y Land Rover están desarrollando innovadoras tecnologías que sorprenderían al mismísimo agente 007. Algunas tardarán en llegar, pero otras estarán disponibles a la vuelta de la esquina. Es el caso de la nueva familia de motores Ingenium, muy eficientes y cuya fabricación modular facilita mucho las cosas. Disponibles tanto en gasolina como en diésel, comparten buena parte de sus componentes

para abaratar costes. Otras, como el parabrisas virtual, se harán más de rogar, pero nos permitirá aprender a trazar curvas, frenar correctamente o, incluso, mejorar los tiempos en un circuito enfrentándonos a rivales virtuales. Antes llegarán soluciones en materia de conectividad, nuevas funciones láser o un vehículo que aprende día a día las preferencias del conductor.

MOTORES Nueva familia Ingenium

Jaguar y Land Rover ultiman el lanzamiento de su nueva familia de motores Ingenium. Se trata de una eficiente gama de propulsores, tanto diésel como gasolina, que comparten cerca de un 30 por ciento de las piezas. El diseño modular facilita mucho las cosas, ya que cada cilindro cubica 500 cc, por lo tanto habrá variantes de tres, cuatro o cinco cilindros, se pueden adaptar a vehículos de tracción delantera, trasera o total, y también se montarán en futuras versiones híbridas. Cuentan con inyección directa, distribución variable, turbo, bombas de agua y aceite variables, refrigeración y fricción internas optimizadas y pesan 80 kilos menos. El estreno de esta familia Ingenium será un dos litros diésel bajo el capó del inminente Jaguar XE.



◀◀ La nueva familia de motores Ingenium facilita tanto el montaje como la reparación. La tecnología 3D llegará al taller.



CONECTIVIDAD El mundo en tus manos

La conectividad entre el vehículo y el mundo exterior gana peso día a día. Las dos firmas británicas cuentan con un sistema que integra el smartphone para que podamos acceder a sus aplicaciones y disfrutar de 'apps' gratuitas por medio de una pantalla táctil. De esta manera podemos disfrutar del teléfono de manera legal. Ya está disponible en el Jaguar F-Type y en 2015 se extenderá al resto de la gama.



▲ Música, agenda, redes sociales, navegación... la conectividad con el mundo exterior cobra cada vez un mayor peso.

JAGUAR VIRTUAL WINDSCREEN La 'Play' en el coche

Se emplea el parabrisas a modo de pantalla para evitar que el conductor desvíe la mirada. Se pueden recrear imágenes en tres dimensiones y se proyectan desde datos de navegación, velocidad o peligros potenciales, hasta la trayectoria óptima en una curva con referencias de frenado incluidas. También permitiría mejorar nuestro registro en un trazado proyectando vehículos virtuales con su tiempo y trayectoria... Jugar a la 'Play', pero de verdad.



◀ ¿Os imagináis que en el parabrisas veamos la trayectoria correcta o hagamos carreras con vehículos virtuales? No está tan lejos...

TECNOLOGÍA LÁSER Nuevas aplicaciones

La tecnología láser ya se aplica desde hace años en el mundo del automóvil, por ejemplo, en algunos asistentes anticollision, pero en Land Rover y Jaguar están examinando nuevos campos. De esta manera, se puede proyectar a siete metros delante del vehículo la anchura total de nuestro automóvil, para saber si cabemos en un paso estrecho. También se podría aplicar para saber la profundidad de agua en la calzada y evitar el temido 'aquaplaning'. Land Rover lo incorporará en breve para medir la profundidad en un vadeo (el sistema actual es por sonido).



IMÁGENES 3D El cuadro que te mira

Jaguar y Land Rover están desarrollando una sofisticada instrumentación con imágenes en tres dimensiones. Unas cámaras situadas en el cuadro de mandos hacen un seguimiento de la posición de la cabeza y los ojos del conductor y, a continuación, un 'software' ajusta las imágenes, creando un agradable efecto 3D. Además, esta tecnología también se podría aplicar para evaluar el nivel de atención y cansancio del conductor, analizando el estado de sus pupilas o la frecuencia del parpadeo, por ejemplo. De esta forma se incrementaría la seguridad al volante.

▼ Mediante unas cámaras que siguen la posición de los ojos el sistema recrea unas imágenes en tres dimensiones en el cuadro.



SMART ASSISTANT El vehículo que aprende solo

Otra de las atractivas soluciones en curso es aplicar una tecnología capaz de que el propio vehículo aprenda las preferencias del conductor, para evitar distracciones y con el fin de facilitar las cosas. Así, al salir de casa el coche nos reconocería mediante el smartphone y ajustaría la temperatura, los asientos o el trayecto más idóneo en el navegador. También nos recordaría la agenda del día, si llevamos todo lo necesario... Un perfecto mayordomo.

► Esta tecnología prepara el vehículo a nuestro gusto y nos recuerda si llevamos todo, como la cartera de los niños al colegio o la bolsa de deporte si vamos al gimnasio.



Entre las aplicaciones que se pueden incorporar en tecnología láser está la proyección delante del ancho del vehículo para saber si cabemos en un paso estrecho.





CONCURSO FOTOS SOBRE RUEDAS

Bajo el lema 'El neumático en positivo', TNU (Tratamiento Neumáticos Usados), el sistema integrado de gestión de neumáticos fuera de uso, acaba de convocar su 2º concurso de fotografía, que premiará imágenes cotidianas relacionadas con los neumáticos.

Las obras se pueden presentar hasta el 31 de enero de 2015 a través de Flickr e Instagram. Habrá tres premios (de 1.000€, 500€ y 250€) y las cinco imágenes finalistas recibirán 40€.

RENAULT ZOE AL FIN DEL MUNDO

Demostrar que se puede ir al fin del mundo en un coche 100% eléctrico es el reto que se ha propuesto Pau García Milà, colaborador del programa 'En el aire'



(laSexta). García Milà ha elegido el Renault ZOE para su aventura, que consistirá en recorrer los más de 1.200 kilómetros que separan Barcelona de Finisterre.

VAMOS DE VACACIONES



▲ Seis VW California se ofrecen como habitaciones de hotel en Gran Bretaña.

HOTEL VW CALIFORNIA

La canción 'Hotel California', que los Eagles hicieron famosa allá por los años 80 vuelve a cobrar sentido gracias a la iniciativa puesta en marcha por Volkswagen y LateRooms.com en Reino Unido, que han creado un hotel en el que las habitaciones son seis autocaravanas Volkswagen California SE Camper.

Pasar una noche en una de estas casas rodantes,

costará unas 35 libras, (44,25 euros), dinero que irá destinado a obras de caridad. Por ese precio, los clientes tendrán la oportunidad de pasar una noche diferente en lugares tan emblemáticos de Reino Unido como el Templo de la Isla de Henley, en el río Thamesis, donde se encuentran unas pinturas murales etruscas, consideradas las más antiguas de

Gran Bretaña y escenario de una famosa regata.

Cada una de las Volkswagen California cuenta con espacio para cuatro adultos y dispone en su interior de cocina, nevera y fregadero. Además, también incorpora un toldo, una mesa y dos sillas para que los huéspedes puedan tomar algo sentados en el exterior de esta peculiar 'habitación de hotel'.

BEETLE SUNSHINE TOUR DÉCIMO ANIVERSARIO

La reunión 'Beetle Sunshine Tour', que cada año congrega en Trarvide, Alemania, a miles de fans del mítico Volkswagen Escarabajo, cumple en 2014 su décimo aniversario. Para celebrarlo, la fiesta dará comienzo el 15 de agosto en el aeropuerto de

Lübeck, donde 'Beetles' de todas las épocas se darán cita para recorrer la costa y viajar juntos hasta el punto de destino, donde se espera que lleguen dos días después.



NUEVA APP

Galp Energia ha lanzado una nueva app en la que los usuarios pueden localizar las estaciones más cercanas y además escuchar la emisora de radio online Galp FM.

GT ACADEMY GANADORES ESPAÑOLES

Los cuatro españoles ganadores de la final nacional de 'GT Academy', competición organizada por Nissan y Playstation, ya viajan camino al circuito de Silverstone, donde pondrán a prueba su capacidad para pilotar en un trazado real.

'GT Academy' combina carreras virtuales a través del videojuego 'Gran Turismo'

mo' y reales, ya que de esta competición sale cada año el piloto que correrá las 24 Horas de Dubái al volante de un Nissan.

Carlos Martínez, Rafael Tournon, Cristian Manzano y Andrés Estrada son los cuatro clasificados españoles que este año probarán suerte en la fase final.



▲ El circuito malagueño de Ascari sirvió como escenario para la celebración de la final nacional de la 'GT Academy', organizada por Nissan y Playstation.

AL VOLANTE DEL PEUGEOT 2008

AVENTURA EN MARRUECOS

María León, bloguera experta en moda, ha recorrido Marruecos a bordo del Peugeot 2008 demostrando que el 'crossover' urbano se atreve con todo.

Preparado para todo. Así se ha mostrado el Peugeot 2008 en la gira realizada por Marruecos con María León al volante. La experta en moda y comunicadora de lifestyle ha recorrido el país vecino y ha contado en primera persona su experiencia con este polivalente modelo. El Peugeot 2008 es un coche pensado para el día a

día, pero también para abordar terrenos más complicados gracias a la tecnología 'Grip Control', que mejora la adherencia, y a sus seis modos de conducción: asfalto, arena, barro, nieve y off. El resultado de esta 'A Road Fashion Experience in Marruecos' ya se puede ver en el canal oficial de la marca en Youtube.



▲ María León acaba de volver de su recorrido por Marruecos al volante del Peugeot 2008.



LEXUS RCF ACRÓBATAS DE LED

Lexus acaba de lanzar su nueva campaña de comunicación, 'Amazing in Motion', en la que varios acróbatas enfundados en trajes de luces LED reco-

rren algunos de los edificios más altos de Kuala Lumpur, incluidas las famosas Torres Petronas, mediante saltos a gran velocidad. Las luces LED del nuevo deportivo de Lexus RCF sirvieron de inspiración para crear los trajes, compuestos por más de 1.600 lámparas cada uno. Fueron creados por la famosa diseñadora Vini-lla Vin Burnham.



SOLIDARIDAD

Por séptimo año consecutivo, **Skoda** (junto con Alsa) han apoyado a la Federación Española de Padres de Niños con Cáncer en la organización de su encuentro de verano.

CARREFOUR Y CEPESA MÁS QUE GASOLINA

La estación de servicio de Cepsa localizada a la altura de la localidad madrileña de Brunete (Ctra. C-501 Alcorcón - Palencia, P.K. 17) cuenta desde hace unos días con un nuevo supermercado Carrefour Express. El autoservicio ofrece 800 referencias de producto y su apertu-

ra se enmarca dentro del acuerdo de colaboración que Carrefour y Cepsa firmaron en 2013.



RICCIARDO COGIÓ LA OLA BUENA EN EL ACCIDENTE DE ERICSSON Y A MITAD DE LA PRUEBA DIJO AL EQUIPO «VAMOS A GANAR LA CARRERA»



El mejor regalo que la Fórmula 1 puede ofrecer

Todos los ingredientes para la carrera ideal se dieron cita en el Gran Premio de Hungría. Daniel Ricciardo y Fernando Alonso se sumaron al espectáculo jugando magistralmente sus cartas, mientras Mercedes se pegaba su particular tiro en el pie. En una temporada donde la Fórmula 1 parece vivir una crisis de identidad, la cita magiar nos devolvió la esencia de la este deporte.



Hamilton logró el tercer puesto tras salir desde los boxes. Además, le restó puntos a Rosberg, con quien se alimenta la polémica por las órdenes de equipo al inglés.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Afortunadamente, Hungaroring permitió que otros protagonistas al margen del equipo alemán brillaran. Por primera vez esta temporada, subieron al podio tres monoplazas distintos con otras tantas motorizaciones diferentes. Mercedes cosechó su peor puesto esta temporada cuando el trazado y las condiciones de carrera permitían pensar en un nuevo paseo para sus coches. Y todos disfrutamos con la genial maestría de Daniel Ricciardo y Fernando Alonso. Sin olvidar, por supuesto, a Lewis Hamilton. En definitiva, el

Gran Premio de Hungría fue un gran regalo.

Y todo comenzó con lluvia antes de la prueba, que dio al traste con las estrategias convencionales. Dos interrupciones en un circuito con un bajo porcentaje histórico en salidas del coche de seguridad rompieron la baraja. Tres pilotos y sus correspondientes equipos completaron la faena.

«La pista de Budapest jugaba a favor nuestro», admitía después de la prueba Christian Horner, «es un circuito lento sin largas rectas, así que ayudaba a las características de nuestro coche,

pero también hemos estado haciendo progresos visibles, la potencia siempre es un problema, pero hoy no importaba». Luego, llegaría la jugada maestra de Daniel Ricciardo.

«Sabía que la primera salida del coche de seguridad jugaba a favor nuestro», explicaría después el australiano. Mientras los líderes habían pasado por la entrada en boxes tras el accidente de Ericsson, el australiano cogió la ola buena al realizar su primer cambio de gomas. Desde ese momento, era cuestión de dejarse llevar hasta la orilla si no volvía a llover, y así

se lo hizo saber a su equipo por la radio. «Vamos a ganar esta carrera», gritó a su equipo por la radio a mitad de la prueba. Tenía ya su desenlace en la cabeza, y lo ejecutó magistralmente. No sin antes sufrir problemas técnicos que estuvieron a punto de dejarle fuera de combate.

«Tuve un susto en medio de la prueba» confesaría después, «durante unas vueltas nos quedamos sin potencia, así que me tuve que volver un poco loco con los botones», mientras intentaba resetear su monoplaza, «así que, potencialmente, la carrera pudo haber terminado antes».

Ricciardo lideró el primer tercio de la prueba, alargó el segundo relevo en pista, aunque con su última parada en boxes quedó descolgado de los puestos de cabeza. Sin embargo, las opciones tomadas por Alonso y Hamilton le dejaron en una magnífica situación, con gomas más frescas que sus predecesores, que necesitaban dejarse caer hacia la meta con neumáticos ya muy desgastados. Y se lanzó al ataque.

Aún así, Ricciardo se mostró prudente, esperó su oportunidad pacientemente, dejó que Hamilton y Alonso agotaran sus neumáticos y usa-

dos, y en las últimas cinco vueltas remató con sendos soberbios 'hachazos' para obtener la segunda victoria de la temporada. Su actuación fue perfecta e impecable de principio a fin. Mientras tanto, Vettel, que había partido en primera línea, terminó en la distancia tras un trompo, y con reproches a su equipo por la radio...

Mercedes vivió un singular e inesperado tropezón en Hungaroring. Cuando el viernes los monoplazas alemanes completaban sus simulaciones de carrera, sorprendía su brutal ventaja. El sábado, el monoplaza de Hamilton ca-

si acaba entre llamas. El domingo, sus dos pilotos habían sido derrotados, y el equipo recibía la temporada de descanso con una polémica que dejaba la puerta abierta para vislumbrar el potencial de conflicto de gestión que llegará a medida que avanza la temporada.

«No puedo expresar el dolor que sientes cuando tienes problemas como los que he sufrido en las dos últimas semanas. Es muy difícil de asumir, y volver al día siguiente y conseguir el equilibrio entre no atacar demasiado y no cometer errores...». Lewis Hamilton resumió fielmente el

Gran Premio de Hungría y su contexto personal de estas dos últimas semanas. La carrera magiar, como en Silverstone, Hockenheim y Hungaroring, le volvió a subir en su particular montaña rusa de 2014. Si este año logra el título, nadie podrá alegar que la actual temporada habrá sido un paseo personal.

Después del humo del sábado, Hamilton consiguió otra 'limitación de daños' increíble en uno de los circuitos más complicados para adelantar del calendario. Porque no resultaba verosímil terminar en el podio y por delante de quien lograba la pole con

ALONSO «NO HA SIDO UNA DE MIS MEJORES CARRERAS. HA SIDO UNA PRUEBA COMPLEJA, TENÍAMOS QUE TOMAR DECISIONES Y LO HICIMOS»

FERNANDO ALONSO / FERRARI La paradoja de una carrera que 'sigue hacia arriba'

«En el podio, el apoyo de la gente ha sido sensacional. Especialmente estas dos o tres últimas temporadas, lo cual es un poco extraño cuando piensas que gané mi último Mundial en 2006». Fernando Alonso reflexionaba al final del Gran Premio de Hungría sobre lo que suponía una nueva hazaña en su carrera. No fue una victoria, pero sí la demostración de su capacidad para optimizar al máximo un material de segunda fila. El F14 T, en entrenamientos, era el cuarto coche de la parrilla. En Hungría, cada bala disparada por Alonso y Ferrari supuso una pieza. Desde el sábado, hasta el domingo. Si bien la naturaleza del trazado de Hungaroring permitía acortar distancias en Ferrari, se aprovecharon al máximo las opciones disponibles. Primero, con el quinto puesto de parrilla. Después, con la arrancada, donde el español ganó posiciones. Con las decisiones ante el coche

de seguridad y el cambio de estrategia sobre la marcha, con el pilotaje de un Alonso capaz de marcar el ritmo de Hamilton en una parte de la carrera, a la vez que cuidaba unas gomas blandas que debían durar casi media prueba. Parecía un milagro que tras 70 vueltas sólo Ricciardo superara al español en la meta, a dos giros del final.

«Con el primer coche de seguridad perdimos un poco nuestra posición porque cuando salió era el cuarto coche de la parrilla, así que perdimos la oportunidad de parar, lo hicimos a la vuelta siguiente y perdimos un par de posiciones», explicaba Alonso al referirse a uno de los primeros momentos clave de la carrera, «Tu- vimos que atacar para adelantar a varios coches y a diez vueltas para el final, discutíamos si parar y asegurarnos el cuarto puesto —realmente necesitábamos esos puntos— o intentábamos defen-

der la posición al máximo que pudiéramos, y quizá terminar cuartos». O quizás peor, si llegaba el temido desplome de los neumáticos y el hundimiento en la clasificación, uno de los riesgos que corrieron Alonso y Ferrari con su decisión.

«No creo que sea una de las mejores de mi trayectoria», confesaba pese a su exhibición el español tras la prueba, «ha sido una carrera buena y compleja en su ejecución y en el rendimiento, porque hubo dificultades que hicieron que las 70 vueltas no fueran fáciles. Teníamos que tomar decisiones durante la carrera, todas ellas se tomaron junto con el equipo, y lo hicimos lo mejor que podíamos», resumió al final de la prueba.

En el podio, los mayores vitores llegaron para el español. No era de extrañar. Alonso sigue

recogiendo el reconocimiento a su talento, aunque falta que se corresponda con los títulos que le hagan justicia. El Gran Premio de Hungría fue otra ocasión para comprobarlo.

«Supongo que mi carrera debería ir hacia abajo y sigue marchando hacia arriba, es algo que mantiene mi motivación muy alta. Quisiera devolverles (a los aficionados) algo en cuanto a trofeos y en cuanto a títulos». En estos momentos de pausa veraniega, tomará decisiones claves en su carrera para intentar conseguirlo.



◀ Vettel sigue perdiendo en la comparación con su compañero. En Hungría fue séptimo, por delante de Bottas, abajo y de Vergne, a la izquierda.

idéntico monoplaza. Además, recibiendo órdenes de equipo.

Las diferentes estrategias para sus pilotos —dos paradas para Hamilton, tres para el alemán— en parte, también ayudaron a esa singular polémica post carrera en el seno de Mercedes. La mala fortuna del sábado fue la buena suerte del domingo para el británico. La neutralización de la carrera, el dominio del W05 y la serenidad de Hamilton se unieron a los problemas de frenos de Rosberg.

Al final, Hamilton y el ale-

Felipe Massa, después de dos carreras accidentadas, acabó en quinta posición, por delante de Raikkonen.



mán confluyeron en pista. Llegó entonces una orden que ni tenía sentido, ni podía ser aceptada. Ni tampoco se escuchó. «No voy a dejar que me pase, si se queda lo suficientemente cerca para adelantar, puede adelantar», respondió Hamilton a su equipo cuando recibió la orden. «Obviamente era consciente de que yo estaba en la misma carrera que él. Sólo porque el tuviera que hacer una parada más que yo no significa que yo no estuviera en la misma carrera...». Por la negativa del británico antes de que el ale-

mán hiciera su última parada éste no adelantó al británico a final de carrera, cuando volvió a ponerse en su estela tras caer a la séptima posición después de su última parada en boxes.

Hamilton pudo haber llegado a la pausa veraniega con hasta 20 puntos de ventaja, y lo hizo solo con 11. Además, por supuesto, del golpe moral que habría supuesto dejar pasar a su equipo. Afortunadamente, todo un veterano 'racer' como Niki Lauda, guardián de los antiguos valores de este deporte,

puso cordura en toda la historia. «Entiendo a Hamilton cuando dijo "¿por qué debería parar en medio de la pista para dejar a mi compañero pasar?". El también está luchando por el campeonato», declaró después el austriaco, «así que desde mi punto de vista Lewis tenía razón, y cuando la llamada llegó, fue por el pánico de recuperar lo que perdíamos».

Por detrás, la carrera tuvo menor intensidad en comparación, aunque fue ajetreada para todos. McLaren, por ejemplo, fracasó con un estre-

pitoso error de cálculo, viendo lluvia donde los demás veían tiempo seco. Williams pudo capitalizar el grueso error del equipo británico, que sigue viendo momentos de crisis.

Con Massa quinto y Bottas octavo, el equipo británico tuvo una de cal y otra de arena en Hungaroring, rompiendo la racha de podios de las últimas carreras. «El ritmo del coche no era fantástico en este circuito», reconocía al final de la prueba Rob Smedley, «hicimos lo que pudimos y llevamos los dos coches a los puntos, y nos escapamos de McLaren y Force India en el campeonato, somos cuartos en la clasificación de Constructores».

La Fórmula 1 se toma tres semanas de descanso hasta la próxima cita, en Spa Francorchamps. Imposible hacerlo con el mejor sabor de boca. El campeonato sigue ganando tensión entre sus dos pilotos protagonistas. Fernando Alonso volvió a confirmar por qué es el mejor piloto de su generación y Daniel Ricciardo, un futuro campeón del mundo. Menos mal que la Fórmula 1 sigue cogiendo cuerpo a medida que avanza la temporada. De momento, va aoger oxígeno.

EL MUNDIAL

PILOTOS

1º. N. Rosberg (A)	202 puntos
2º. L. Hamilton (GBR)	191 pto.
3º. D. Ricciardo (AUS)	131 pto.
4º. F. Alonso (E)	115 pto.
5º. V. Bottas (FIN)	95 pto.
6º. S. Vettel (A)	88 pto.
7º. N. Hulkenberg (A)	69 pto.
8º. J. Button (GBR)	60 pto.
9º. F. Massa (BRA)	40 pto.
10º. K. Magnussen (DIN)	37 pto.
11º. S. Perez (MEX)	29 pto.
12º. K. Raikkonen (FIN)	27 pto.

CONSTRUCTORES

1º. Mercedes	393 puntos
2º. Red Bull-Renault	219 pto.
3º. Ferrari	142 pto.
4º. Williams-Mercedes	135 pto.
5º. Force India-Mercedes	98 pto.
6º. McLaren-Mercedes	97 pto.
7º. Toro Rosso-Renault	17 pto.
8º. Lotus-Renault	8 pto.

GP3 SERIES HUNGARORING



Stanaway y Niederhauser

El británico Alex Lynn sumó dos cuartos puestos en las carreras de la GP3 Series disputadas en Hungría, lo que le mantiene a distancia al frente de la general. El triunfo en la primera manga fue para su compatriota Richie Stanaway, y en la segunda ganaba el suizo Patric Niederhauser.

CTO. ASFALTO RALLY DEL BIERZO

Vallejo vence y es más líder

El lucense Sergio Vallejo (Porsche 911) se impuso en el Rally del Bierzo, afianzando su liderato en el Campeonato de España de Asfalto. Segundo, a un minuto y 37 segundos, fue Surhayen Pernía (Mitsubishi Lancer), mientras que Alberto Sansegundo, con otro 'Mitsu', completó el podio.



ENDURANCE SERIES 24 HORAS SPA



Otra grande para los Audi

Tras ganar las 24 Horas de Le Mans y de Nürburgring, Audi también se ha adjudicado las 24 Horas de Spa-Francorchamps, valederas para las Blancpain Series. El R8 LMS de Vanthoor, Winkelhock y Rast entró con sólo 7 segundos sobre el BMW Z4 de Luhr, Werner y Palttala.

GP2 HUNGARORING



◀ ▲ A la izquierda, el francés Arthur Pic (Campos Racing), vencedor de la primera carrera. Sobre estas líneas, el belga Stoffel Vandoorne (ART Grand Prix), que se anotó la segunda manga.

Pic, Vandoorne... y la 'calculadora' de Palmer

Buen fin de semana para los intereses del equipo español Campos Racing, que en Hungaroring sumaba su primer triunfo del año. El francés Arthur Pic, su mejor elemento, avisaba ya en los entrenamientos con un tercer puesto, por detrás del

brasileño Felipe Nasr (Carlin) y del gallo Tom Dillmann (Caterham Racing), mientras que el segundo hombre de Campos, el nipón Kimiya Sato, dejaba claro, con su cuarta plaza, que los monoplazas habían llegado a Hungría en su mejor momento.

En carrera, Pic cae tras la salida a la sexta posición, pero no cometió más errores y aprovechó la aparición en pista del primer coche de seguridad para pasar el primero por boxes, lo que le permitió instalarse al frente del pelotón cuando todos

los que iban por delante tuvieron que parar a cambiar neumáticos. Segundo fue Quaiife-Hobbs (Rapax) y tercero, Izawa (ART).

En la segunda carrera, tipo 'sprint', el triunfo fue para el belga Stoffel Vandoorne (ART). El piloto probador de McLaren logró mantener a raya al líder, Jolyon Palmer (DAMS), que parece correr ya con la 'calculadora' y acaricia el título. El tercer puesto fue para Nasr, su gran rival.



▲ Jolyon Palmer sigue de líder. En Hungría subió al podio en la segunda manga.



saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

A la venta los nuevos Opel Vivaro

LAS ENTREGAS EMPIEZAN EN SEPTIEMBRE

La nueva generación del hermano gemelo del Renault Trafic, se ofrece con cuatro motorizaciones diésel, el 1,6 CDTI con potencias que van de los 90 a los 140 caballos, en dos alturas y dos longitudes, capacidades de cargas que oscilan de los 5,3 a los 8,6 metros cúbicos y dos niveles de acabado. En total son 30 las posibilidades de configuración del Vivaro, que permiten adaptarse a las necesidades de todos los posibles clientes. Ya desde el acabado más básico el comercial de Opel llega muy bien equipado, pues no le faltan sistemas como el ESP, ABS, asistente de arranque en pendiente, aire acondicionado, ordenador de a bordo, radio CD MP3 con USB y Bluetooth o luces diurnas. Se añaden

LOS PRECIOS

Furgón	de 28.151 a 33.060 €
Plataforma cabina	de 28.332 a 29.663 €
Furgón doble cabina	de 31.842 a 35.359 €
Combi 6 pasajeros	de 29.844 a 33.051 €
Combi 9 pasajeros	de 30.226 a 33.432 €



los efectivos turbodiesel, que reducen el consumo hasta los 5,7 litros cada cien kilómetros, con unas emisiones de CO₂ de 149 g/km

Marcas y servicios

CITROËN Y PEUGEOT: ASISTENCIA GRATUITA

Las dos marcas de PSA ofrecen el programa Asistencia Avería y Accidente a todos los Citroën y Peugeot hasta que cumplan ocho años de su primera matriculación. Es un servicio gratuito, sin necesidad de contrato y con kilometraje ilimitado, que sólo requiere una llamada al 900 5152 53 cuando se necesita ayuda.

HYUNDAI: MANTENIMIENTO FLEXIBLE

Todos los coches de la marca coreana vendidos desde el pasado mes de junio contarán con un sistema de revisiones adaptado al kilometraje que hace el cliente. La base está en alternar las revisiones livianas los años impares con un mantenimiento completo en los pares.

TOYOTA: AYUDAS DE VERANO

Dos novedades: pago aplazado hasta noviembre de la primera cuota de los coches financiados, que se comprenden antes de que finalice agosto. Y 'Toyota te ayuda', servicio gratuito, que proporciona asistencia e información útil a los clientes de la marca cuando viajan por España en español, inglés, francés y alemán hasta el 15 de agosto a través del 800 900 900.

Ahora todos con **ESP y ASR de serie**

Citroën Nemo



De 13.200 a 15.600 euros

La marca gala aumenta el equipamiento de su pequeño comercial con importantes sistemas de seguridad, incluyendo de serie en todas las versiones ESP+ASR. Además, el acabado XTR Plus cuenta con el control inteligente CTI, que mejora la motricidad sobre pisos en mal estado evi-

tando el deslizamiento de las ruedas con adherencia precaria. También las versiones Multispace disponen de detector de neumáticos poco inflados, con un sensor en cada rueda para que el conductor reciba la información exacta de dónde se produce el pinchazo o la pérdida de aire.

MASERATI QUATTROPORTE ZEGNA Un lujo para **100 privilegiados**

Se ha iniciado la fabricación del centenar de unidades que se harán de la refinada y lujosa serie limitada del Quattroporte firmada por Ermenegildo Zegna. Presentada en 2013 en Fráncfort y Ginebra, destaca por su color exclusivo y los no menos exclusivos materiales y acabados utilizados. Su llegada se celebrará con cuatro selectos eventos en Shanghai, Nueva York, Dubai y Milán.



F.I.A.A.

En **marcha**

La décimo segunda edición de la Feria Internacional del Autobús y del Autocar (FIAA 2014), que organiza Feria de Madrid, tiene confirmadas más de un centenar de empresas participantes. Considerada la feria de referencia, por ser una oportunidad comercial de primer nivel, se celebrará del 28 al 31 de octubre en los pabellones 7 y 9 del recinto ferial madrileño y reunirá la oferta más novedosa del sector.



Table listing car models, fuel types, prices, and consumption. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Rows include models like D A6 Avant 3.0 Bi TDI 313cv, D A6 Avant 3.0 Bi TDI 245cv, etc.

Table listing car models, fuel types, prices, and consumption. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Rows include models like G AVEO 1.6 LTZ, G AVEO 1.3 75 CVLT+, G AVEO 1.3 75 CVLT+, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for Dacia, Ford, and other brands.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for Hyundai, Honda, and other brands.

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.

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

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

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

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

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 Opel models like Astra, Corsa, Insignia, etc.



Fabricante/Importador: General Motors España, S.L. Edificio...

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 Porsche models like Boxster, Cayman, Carrera, etc.



Importador: Porsche Bélica, S.A. Avda de Burgos, 87, 28050 Madrid...

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for various car models like Ibiza, Leon, and Fiesta.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains data for various car models like Octavia, Fabia, and Skoda.

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 Volkswagen models like Polo, Golf, Passat, etc.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Volvo models like V40, V60, V90, etc.



AHORRA CARBURANTE CON MAS Y BP

He escuchado en la radio que BP y Supermercados MAS han firmado un acuerdo que favorece el ahorro para clientes de Sevilla. ¿Cómo me puedo beneficiar de ese ahorro?

RESPUESTA

Los clientes de BP y de los 58 supermercados que tiene la cadena MAS en la provincia de Sevilla se pueden beneficiar de este ahorro. Para ello, los usuarios de la tarjeta Club MAS tan sólo deberán mostrarla en el momento del pago en las 32 estaciones de servicio de BP de la provincia hispalense y se les acumulará el 3% del importe del repostaje

¿RENAULT CLIO O VOLKSWAGEN POLO?

Antonio Carmona

Tengo 67 años y quiero cambiar mi viejo vehículo, un veterano Ford Fiesta con más de 150.000 kilómetros. Me ha salido realmente bueno, pero mis preferencias ahora pasan por dos modelos que parecen sumamente atractivos. Se trata del Renault Clio y del VW Polo. No hay problemas con el espacio porque prácticamente lo utilizaremos mi mujer y yo. No hacemos muchos kilómetros al año, por lo tanto lo quiero en gasolina, con motores en torno a los 90 caballos, como he visto. Sé que por abajo los hay más modestos, pero mis hijos me dicen que tienen pocos caballos, y a mí todavía me gusta disfrutar al volante. ¿Con cuál de los dos se quedarían ustedes? Muchas gracias por adelantado y saludos

RESPUESTA

Nos encanta que siga disfrutando al volante, porque es más un aspecto de actitud que de edad. Dicho esto, ambos modelos son de los mejores representantes que puede encontrar en el recorrido segmento de los utilitarios, por denominarlo de alguna manera, porque han crecido tanto que han puesto a veces contra las cuerdas a modelos más grandes.



El Renault Clio es más grande por fuera, prácticamente diez centímetros más que el Volkswagen Polo (4,06 metros de largo frente a 3,97). No hay problemas si tenemos una plaza de aparcamiento, pero si buscamos sitios en la ciudad es una diferencia considerable. Por otra parte, también ofrece una mayor habitabilidad, aunque es un aspecto que no te preocupa, pero sí hay que destacar que tiene un poco más de capacidad de maletero (300 litros frente a 280).

Si haces pocos kilómetros la opción lógica pasa por los motores de gasolina. Es cierto que hay variantes desde 60 caballos, pero su rendimiento es muy modesto. Si quieres algo más de respuesta debes ir a un escalón por encima, a los 90 CV a los que haces mención.

En este sentido el Clio ofrece un motor de

tres cilindros y menos de un litro de cilindrada, turboalimentado. El Polo, por su parte, apuesta por un cuatro cilindros de 1,2 litros que añade inyección directa. Si tenemos que analizar su rendimiento, el propulsor alemán es bastante más solvente y goza de una mayor capacidad de recuperación, debido a su mayor par motor y a que lo entrega a menos vueltas. En ambos casos se apuesta por cajas manuales de cinco relaciones, si bien en el VW también puedes optar a una atractiva caja DSG de doble embrague. El consumo es muy parecido en ambos modelos, del orden de los 5,7 litros de media.

Dinámicamente son dos modelos muy similares, pero el Polo goza de mayor calidad y más tecnología (también es algo más caro). Nos quedaríamos con el alemán...

CONSULTAS RÁPIDAS

CAMBIAR EL LÍQUIDO DE LOS FRENOS

Adolfo Montes

Por supuesto que el líquido de los frenos caduca, independientemente del uso que se haga del automóvil y por dónde se circule. El nivel nos indica la cantidad y si está bajo habrá que rellenarlo, pero si hay que sustituirlo es mejor acudir al taller, por seguridad. Es cierto que en la ITV que acabas de pasar no te van a decir nada, salvo que el circuito tenga una fuga evidente. Nuestro consejo es que te informes de cuándo tienes que

realizar el cambio y lo hagas. De lo contrario pueden aparecer burbujas de aire sumamente peligrosas.

¿TRACCIÓN TOTAL SIEMPRE?

Luis Hernández

Pues mucho nos tememos que sí, y no sólo en el Peugeot 508 RXH, también en otros modelos híbridos, como el 3008 Hybrid4 o el Lexus RX450h. Este tipo de vehículos híbridos montan un motor de gasolina para mover el eje delantero y un segundo

propulsor eléctrico que mueve las ruedas traseras. Este motor se alimenta de unas baterías que se cargan por medio de la frenada regenerativa, por acción del propio motor térmico o, incluso, de un eléctrico que hace de generador. Por lo tanto no hay problema de que, ante una pérdida de adherencia, el sistema no responda y envíe tracción al eje trasero. No tengas miedo porque siempre dispondrá de energía para convertirse en 4x4 ante un apuro imprevisto.

CONSULTAS RÁPIDAS



HA LLEGADO UNA MULTA POR TENER LA MATRÍCULA DETERIORADA DE UN COCHE DE MI EMPRESA. ¿DEBE EL CONDUCTOR DE ESE COCHE HACERSE CARGO DE LA MULTA O DEBE SER LA EMPRESA?

La responsabilidad de que el vehículo se mantenga en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas para evitar los riesgos que conlleva su utilización, será siempre del titular del vehículo, sometiéndolo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e, incluso, impidiendo que sea conducido por alguien si, el citado vehículo, no cumple con todos los requisitos necesarios.

En este sentido se manifiesta el artículo 69.f), del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, al señalar que el titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo. En consecuencia, teniendo en cuenta que la responsabilidad de mantener el vehículo en perfecto estado es del propietario, no servirá de nada facilitar los datos del conductor, ni tampoco se podrá trasladar la responsabilidad por esos hechos, ya que, en todo caso, será el titular quien será denunciado y sancionado por ello.

BUENA PREGUNTA

SIEMPRE QUE UNA DE LAS PARTES LO PROMUEVA

¿Cuándo un accidente de tráfico puede dar lugar a que se produzca un juicio?

RESPUESTA

Cualquier accidente puede motivar un juicio, siempre que no exista acuerdo entre las partes involucradas, y alguna de ellas lo promueva. Dicho juicio podrá ser de muchos tipos, de carácter penal, por falta de delito, de ámbito civil, incluso de otros ámbitos jurisdiccionales.



CUANDO SE CONSIDERE INSTRUMENTO DE DELITO

¿Cuándo se produce el comiso del vehículo en los delitos contra la seguridad vial?

RESPUESTA

En los delitos contra la seguridad vial, el vehículo a motor o ciclomotor que se esté utilizando por el autor del delito en el momento de la comisión del hecho tiene la consideración de instrumento del delito y puede ser objeto de comiso. Esto es así a partir de la última reforma del Código Penal operada por Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio y aunque pudiera en principio parecer intrascendente esta cuestión, lo cierto es que tras la reforma aludida los jueces y tribunales cuentan con un sustento legal a la hora de decomisar el vehículo del autor del delito, con todo lo que ello conlleva.

Los artículos 127 y 128 CP, al tratar de las consecuencias accesorias, disponen que toda pena que se imponga por la comisión de un delito o falta dolosa llevará consigo la pérdida de los instrumentos con los que se haya perpetrado. Estos instrumentos serán decomisados, salvo que pertenezcan a un tercero de buena fe no responsable del delito que haya adquirido el vehículo o ciclomotor legalmente –tercer adquirente de buena fe–.

Si por cualquier circunstancia no fuera posible el comiso del vehículo a motor o ciclomotor, el juez podrá acordar el comiso por un valor equivalente de otros bienes que pertenezcan al autor del delito.

La ley faculta al juez a realizar el comiso del vehículo aunque no se imponga pena alguna al autor del delito por estar exento de responsabilidad penal. Pensemos, por ejemplo, en el menor de 13 años de edad que conduce el coche automático de su padre sin tener carné de

conducir, que al no tener aún la edad penal mínima de 14 años sería inimputable y si llegar a causar daños con tal acción el juzgador puede acordar el comiso del coche para garantizar el pago de las posibles responsabilidades civiles en las que se haya podido incurrir.

ES UNA NOTIFICACIÓN QUE REMITE EL AYUNTAMIENTO

Me ha llegado una notificación de prelación de bienes ¿Qué es esto?

El documento de prelación de bienes o designación de bienes para el embargo, es una notificación que remiten muchos ayuntamientos, una vez iniciada la vía ejecutiva; la cual comienza cuando transcurre el periodo de pago voluntario de una multa, sin que se haya realizado el mismo. En este nuevo procedimiento, de carácter ejecutivo, donde el importe de la multa se ve incrementado con recargos e intereses, tan sólo dos son los momentos que es posible recurrir, la providencia de apremio y la diligencia de embargo. Fuera de estas dos fases no cabe recurso alguno. En este sentido cabe señalar que la prelación de bienes es un acto de trámite, que se ubicaría entre la providencia de apremio y la diligencia de embargo y que no sería recurrible. Normalmente, los ayuntamientos envían estas notificaciones primero, para que el interesado tenga conocimiento de la existencia de ese procedimiento ejecutivo, segundo para que tenga una opción más de pagar con anterioridad al embargo efectivo y, tercero, por si el interesado decidiese designar bienes que pudieran ser embargados.

Hay que recordar que, normalmente, el motivo principal y más habitual para recurrir una providencia de apremio o una diligencia de embargo es la falta de notificación de la obligación de pago en periodo voluntario.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



TRES BERLINAS FORD SIERRA, PEUGEOT 405 Y RENAULT 21



la comercialización en nuestro país del nuevo Land Rover Discovery, que venía inicialmente en versión TD 2.5.

La prueba comparativa enfrentaba a dos representantes de una oferta que en nuestro mercado era residual, inferior al 3 por ciento de las ventas. Esa oferta era la de automóviles con cambio automático, de 4 velocidades en ambos casos, concretamente el Peugeot 405 SRI Aut (2.599.689 pesetas y 125 CV) y el Renault 21 TXE Aut (2.369.634 pesetas y 120 CV). El automatismo del 405 era más evolucionado, más ágil en su respuesta, lo que se sumaba favorablemente a un excelente comportamiento y a un considerable espacio interior, no sin que hubiera que lamentar su acabado mejorable, las bruscas respuestas de su caja automática o sus banquetas delanteras cortas. El 21 ofrecía por su parte un mejor acabado, amplitud interior y un cambio suave pero poco reactivo, así como una carrocería balanceante y unos asientos muy blandos.

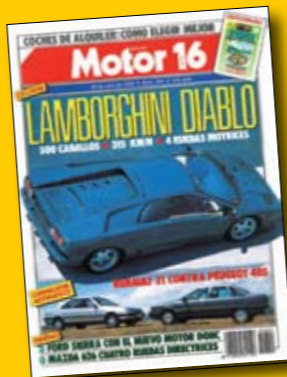
El coche probado era un renovado Ford Sierra 2.0 i DOHC Ghia (2.718.018 pesetas y 125 CV). Este veterano, que databa de finales de 1982, disfrutaba de una buena terminación y de un nuevo motor que le brindaba un consumo reducido (9,2 l cada 100 km a 120 km/h) y una marcha suave, no obstante su carrocería bamboleante, sus prestaciones justas y el tacto de sus frenos eran sus inconvenientes.

Otro coche probado era el Mazda 626 2.0i 16V 4WS (4.122.820 pesetas y 148 CV). Este coupé de cuatro ruedas directrices destacaba por su comportamiento excepcional, sus prestaciones (206,8 km/h de veloci-

Nº 301

29 JULIO 1989

La portada



La portada de la semana estaba protagonizada por el Lamborghini Diablo, un impresionante superdeportivo de 500 caballos y 315 km/h. Junto él la comparativa Renault 21-Peugeot 405 y las pruebas de Ford Sierra y Mazda 626.

dad máxima y 16,8 y 30,7 segundos para hacer los 400 metros o el kilómetro desde parado), su suavidad de manejo y su confort de marcha y no tanto por su precio alto, con aire acondicionado opcional, ni tampoco por su consumo urbano (12,5 l cada 100 km)

En lo deportivo había que destacar la Baja Aragón 89 donde la victoria fue para el Peugeot 405 T16 de Ickx y Tarin

Valga saber como anécdota final que en aquellos días el alquiler de un utilitario durante 24 horas y 200 kilómetros costaba en nuestro país 9.258 pesetas, que podían ser 20.222 en Italia y 6.201 en Portugal, o bien 36.415 pesetas al día en el caso de un Mercedes 230 E.

Renault 21 vs Peugeot 405

Dos berlinas medias de origen francés triunfaban por aquellos días en nuestro país. Y en Motor 16 enfrentábamos sus variantes de gasolina con cambio automático. Un duelo que, con diferentes modelos a lo largo de los años, sigue de actualidad.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Era noticia que habíamos vivido en junio el mes de mayor venta de automóviles en nuestra historia, pues se habían vendido 115.885 unidades, capitaneadas por los 8.739 Renault 19 matriculados ese mes.

La próxima aparición de un super car, del sustituto del Lamborghini Countach, el que sería Lamborghini Diablo, un verdadero bólido de dos plazas con 4 ruedas mo-

trices, 500 CV y 315 km/h de velocidad máxima cuya presentación oficial se esperaba en el Salón d Ginebra de 1990, era otra noticia.

También era noticia el grupo Land Rover pues de nuevo aparecía el Papamóvil, un Range Rover acristalado desarrollado por Tecnitrade, que iba a desplazar al Papa Juan Pablo II en su visita a Santiago de Compostela; igualmente era destacable el comienzo de

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

¡Haz que su comunión sea diferente!

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



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marce@grpr.com

Faunia: eventos@faunia.es



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

*Ya está aquí el Connected SUV.
Añádelo a tu Playlist.*



NUEVO FORD ECOSPORT
➤ **SYNC con AppLink**

El SUV compacto con el que podrás controlar las aplicaciones de tu smartphone con comandos de voz sencillos mientras conduces.
ford.es

Por 175€/mes*.

Entrada 5.301€. Última cuota 8.385€.



Spotify

Gama Ford EcoSport consumo medio combinado de 4,6 a 5,3 l/100 km.
Emisiones de CO₂ de 120 a 125 g/km.

*EcoSport 1.0 EcoBoost 125CV con paq. Confort, paq. Audio SYNC, Piel, Llantas 17" y sensor parking. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, apor. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de MultiOpción, permanencia mín. 36 meses. Precio F. 16.450,28€. Entrada 5.031€. 36 cuotas de 175€/mes. Y última cuota de 8.385€. Com. Apert. 388,26€. TIN 10,65%. TAE 12,86%. Precio total a plazo: 20.104,26€. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further