

1,30 € Sale los martes

Motor 16.com

DEPORTE: CARLOS SAINZ JR CORRERÁ EN 2015 EN FÓRMULA 1



Al volante:
Mercedes Clase B Eléctrico



Concurso Citroën Periodista por un día:
Al volante del Citroën C5 Crosstourer, por Francisco Muñoz Balboa



Nº 1.620
Del 2 al 8 de diciembre de 2014

Audi TT 2.0 TDI

UN DEPORTIVO QUE GASTA COMO UN UTILITARIO

Prueba

4,2
L/100 KM



Probamos 3 novedades muy picantes



VW Polo GTI



Suzuki Vitara



Fiat 500X

Turbo 140 CV por:

16.900€

Con **4.000€**
del equipamiento
más tecnológico



MOKKA

EL FUTURO DE LA TECNOLOGÍA

EN UN CROSSOVER.



El Opel Mokka ha sido creado con los últimos avances en tecnología alemana, como el control de descenso en pendiente, la alerta de colisión frontal y la cámara de visión trasera. Algún día todos los coches tendrán esta tecnología, pero si no quieres esperar disfrútala ahora.

opel.es

Disfruta ahora de tu Opel Mokka por 16.900€ con 4.000€ del equipamiento más tecnológico:

- Llantas de aleación 17".
- Control electrónico de velocidad.
- Sistema Start/Stop
- Ordenador de a bordo
- Sistema multimedia con Bluetooth y puerto USB.
- Asistente de aparcamiento delantero y trasero.
- Volante multifunción.
- Faros antiniebla delanteros.



Wir leben Autos.

Consumo mixto (l/100km): 4,5-7,7 / Emisiones de CO₂ (g/km): 120,0-158,0. Oferta válida hasta fin de mes y sujeta al cumplimiento de las condiciones y vigencia del Plan PIVE 6. PVP recomendado en Península y Baleares para Opel Mokka Selective 1.4T 140 CV Start/Stop 4x2, con equipamiento promocional (incluye IVA, transporte, impuesto matriculación*, kit accesorios, descuento promocional y Plan PIVE 6). Gastos de matriculación no incluidos. Solo en Concesionarios Opel que participen voluntariamente en

esta promoción. Modelo visualizado: Mokka Excellence con equipamiento opcional. Consulte condiciones de la oferta en su Concesionario Opel. *Impuesto de matriculación según los tipos generalizados del 0%, 4.75%, 9.75% y 14.75% aplicables en base a las emisiones de CO₂ de cada vehículo. El tipo aplicable podrá variar según C.A. Opel Mokka 4x4: Dos veces ganador de la categoría "Offroad y SUV de más de 25.000€" de la encuesta a lectores "4x4 del año de la revista Auto Bild Allrad" Edición alemana de 05/2013 y 06/2014.

Lo imposible, ahora posible.



NUEVO FORD FOCUS

► Sistema de Aparcamiento Asistido

¿Se puede aparcar en un sitio que ni siquiera se ve? Con el Nuevo Ford Focus es posible. Localiza y aparca en huecos inimaginables. Ésta es solo una de las muchas formas en las que el Nuevo Ford Focus te ayuda a ir más lejos. ford.es

12.990€ o 120€/mes

Entrada 3.165€. Última Cuota 7.636€. 37 meses.



Go Further

Gama Ford Focus consumo medio combinado de 4,2 a 6,8 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 159 g/km. Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. Ford Focus Trend 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100CV (74kw) 5P con elevallas traseros y faros antiniebla. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit Classic", permanencia mín. 24 meses. Precio Final: 12.990,31€. Entrada 3.165 €. Última cuota 7.636 €. 37 meses. C. Apert. 334,06€. TIN 7,90%. TAE 9,73%. Precio Total a plazos 15.455,31€. 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.

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El negocio de las ITV

La liberalización de las ITV es un beneficio para los usuarios en servicio, tiempo y dinero.

Si mal no recuerdo, fue con el Gobierno de Aznar en 2000, cuando por primera vez se planteó la liberalización de la Inspección Técnica de Vehículos, más conocida por ITV. Unido a esto y coincidiendo en el tiempo, han sido también numerosas las ocasiones en las que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), han apostado por una mayor apertura en beneficio de los usuarios. La última fue el pasado verano en coincidencia con el informe que el Gobierno español trasladó a la Comisión Europea, sobre la liberalización de esta actividad y el fin del actual régimen de incompatibilidades. La idea básicamente es que todas las comunidades autónomas adopten un sistema de autorizaciones, en lugar de la actual dependencia de las concesiones. Esto, unido a la posibilidad de que puedan abrir una ITV aquellos que tengan otras empresas de automoción, como ocurre en otros países de Europa, son las líneas básicas de este proyecto. Justo lo contrario de lo que defiende Luis Rivas, secretario general de Aeca-ITV, cuando dice que un servicio de inspección y certificación con naturaleza de función pública no puede dejarse al libre arbitrio de particulares. Además, añade que según su punto de vista, un concesionario con su correspondiente taller y siendo titular de una ITV, no sería imparcial en sus inspecciones, «sería como poner al zorro al cuidado de las gallinas».

Claro que cuando se refiere a las gallinas, habla de un sustancioso negocio que el año pasado realizó 17.982.862 revisiones y tuvo una facturación del entorno de 600 millones de euros. Éste es el verdadero quid de la cuestión. Basta decir que según un reciente estudio de Facua, la diferencia de tarifa de las distintas operadoras, según donde estén instaladas, pueden llegar a ser un 150 por ciento más caro en el caso de los coches y el 202 por ciento en el de las motos. Es tanto el afán recaudatorio que como hay estaciones que por ahorrar no actualizan su base de datos, la DGT está sancionando a todo el que según su cadena informática no ha pasado la inspección. Así, a base de radares de velocidad y cámaras que leen matrículas, detectan vehículos que según su información no han pasado la ITV correspondiente y tienen otra forma de hacer caja. El resultado es que se tramitan numerosas multas a conductores que tienen todo en regla y que en el mejor de los casos tendrán que enfrentarse a trámites siempre desagradables. Lo lógico hubiera sido comprobar primero si el sistema informático estaba operativo, pero seguro que esto habría sido malo para el negocio de unos y de otros.

visto en internet

UN RÉCORD DE ALTO TONELAJE

Lo del Libro Guinness de los Récorde ha llegado a un punto en el que no hace falta más que tener imaginación para conseguir ser inscrito en él. Porque es una gran ocurrencia plantear mejorar el récord de salto con un trailer. Es más, ya nos gustaría saber si antes existía este récord y quién lo había conseguido. Y si además, esa marca la logras pasando por encima, en el momento del salto, de un fórmula 1, pues más espectacularidad.

Pero el caso es que esos intentos se siguen produciendo y dan para momentos sorprendentes, como el que han protagonizado un camión del equipo Lotus Renault volando más de 27 metros por encima de un monoplaza de Lotus Renault. Más allá de la distancia, probablemente el mayor récord sea el nivel de valor demostrado por los dos conductores, tanto el del camión como el piloto que ve pasar sobre su cabeza semejante mole. Lo que toca ahora es, simplemente, disfrutar de este momento... Y esperar a ver a quién se le ocurre intentar mejorar ese récord.



Si quieres ver el video del récord del camión Renault en...
www.m16.in/v298

no te lo pierdas

OTRO ESPAÑOL EN F-1

Los últimos años de Alonso en Ferrari no han sido, ni mucho menos, para tirar cohetes. De hecho el nivel de interés de la Fórmula 1 en España ha ido descendiendo poco a poco. Pero de cara al año que viene, puede que se reavive ese interés a poco que al asturiano le vayan bien las cosas en McLaren. Y a eso se une que Alonso no va a estar solo y el interés de los aficionados españoles se va a dividir entre el doble campeón del mundo y Carlos Sainz Jr. El hijo del legendario campeón de rallies será piloto oficial de la escudería Toro Rosso tras cumplir un 'periodo de formación' en el programa de pilotos de Red Bull. Sainz, que ha demostrado haber heredado parte de los 'genes competitivos' de su padre, tiene ahora ante sí, el reto de demostrar esa valía no sólo al resto de la parrilla sino a sus jefes 'energéticos', que como ya sabemos, no se casan con nadie. Suerte para él y un motivo más para que el año que viene, en España, la Fórmula 1 mantenga el interés.



Síguenos en...



@motor16



/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6
MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE

Sigue creciendo
Mercedes aumenta la gama de sus modelos compactos con la nueva

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 Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

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

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

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

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



variante sobre el Clase A. Se trata del Shooting Brake, un coupé de cuatro puertas con aspecto de deportivo familiar que tendrá variantes de hasta 360 caballos de potencia.

EN PORTADA

10
AUDI TT 2.0 TDI ULTRA
Un deportivo para todos los días

La nueva generación del Audi TT mantiene la esencia deportiva, la comodidad y diversión al volante y también le añade unas cuantas gotas de racionalidad y eficiencia con este motor de 184 caballos que garantiza prestaciones tremendas y un consumo de sólo 4,2 l/100 km.

CUATRO RUEDAS

20
MERCEDES CLASE B ELECTRIC DRIVE
Eléctrico para la familia

Sus 200 kilómetros de autonomía cubren las necesidades diarias de desplazamiento de la mayoría, y su practicidad no nos hace renunciar a nada. El Mercedes Clase B Electric Drive está a la venta por 43.000 euros sin ayudas.

22
SUZUKI VITARA

Fiel a sus principios
Frente a los 'crossovers' de diseño redondeado, Suzuki apuesta por sus valores tradicionales en el nuevo Vitara: estética todoterreno



CUATRO RUEDAS
18

FIAT 500X

Un 500 para la aventura
El carácter pionero del Fiat 500 se demuestra una vez más con su incursión en el segmento de moda del mercado, el de los SUV compactos, al que llega el 500X sin ningún complejo. El nuevo SUV se ofrecerá con una variante Urban más pensada para la ciudad y una Cross con tintes 'off road'.

con gran amplitud interior, y espíritu aventurero con posibilidad de tracción 4x4 gracias al sistema AllGrip.

26
AUDI A3 SPORTBACK E-TRON

Solución tecnológica
El A3 Sportback e-tron es el primer vehículo híbrido enchufable 'PHEV' (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) de Audi en el segmento de los compactos. Puede recorrer hasta 50 kilómetros utilizando únicamente electricidad y hasta 900 kilómetros con el motor de combustión.



PERIODISTA POR UN DÍA

34
CITROËN C5 CROSS TOURER

El familiar todocamino
Francisco Muñoz Balboa, trabajador de Citroën, prueba el C5 Cross Tourer, un modelo

CUATRO RUEDAS

24
VOLKSWAGEN POLO GTI

Un deportivo de bolsillo

Un nuevo capítulo en la historia del Volkswagen Polo GTI, y en este nuevo GTI se cambia el anterior motor 1.4 TSI de 180 CV por un 1.8 TSI que rinde más potencia -192 CV- y reduce gasto y emisiones. Ofrece dos tipos de transmisión y diferentes opciones para personalizar el comportamiento de un coche más que divertido de conducir.



familiar capaz de atreverse con obstáculos a los que otros ni se enfrentan. Y todo con una suspensión neumática que es referencia de comodidad.

DE CARRERAS

38
FÓRMULA 1

Carlos Sainz, a Toro Rosso
Carlos Sainz Jr será piloto de Toro Rosso para la próxima temporada. Tras unas semanas de dudas y nervios, el madrileño ha conseguido

heredar el monoplaza que el pasado año pilotaba Jean Eric Vergne.

44
A TODOGAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

45

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45

De principio a fin

Qué pasa	8
En portada	10
Cuatro ruedas	18
La semana	32
Periodista por un día	34
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	10, 26
CITROËN	34
FIAT	18
MERCEDES	6, 20
SUZUKI	22
VOLKSWAGEN	24

66
EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

qué pasa

La nueva versión Shooting Brake del Mercedes CLA mide 4,63 metros de longitud y 1,43 de altura.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



Mercedes CLA Shooting Brake Y ya van **cinco** compactos

El éxito de la Clase A de Mercedes es incontestable, y lo seguirá siendo mientras la marca de la estrella mantenga la tensión con novedades que actualicen la gama. Es el caso del nuevo CLA Shooting Brake, un familiar coupé que se convierte en la quinta entrega de esta familia de compactos, compuesta desde ahora por la Clase B, la Clase A, el CLA, el CLA Shooting Brake y el GLA. Respecto a su hermano CLA, de cuatro puertas, el recién llegado dispone de 4 centímetros más de distancia al techo en las plazas traseras y de 25 litros más de capacidad en el maletero, que

en este caso llega hasta los 495 litros, ampliables hasta 1.354 con dos plazas en uso. Y en opción podremos variar la inclinación de los respaldos traseros, y con ello ganar otros 100 litros más para equipaje.

El Shooting Brake, que podrá pedirse a partir de enero y cuyas primeras

unidades se entregarán a finales de marzo de 2015, mide 4,63 metros de largo y llegará al mercado con una gran variedad de mecánicas diésel y de gasolina. Entre las primeras, las 200 CDI y 220 CDI, con 136 y 177 CV, hay que destacar el reducido consumo del CLA 200 CDI, pues homologa 3,9

l/100 km y una velocidad punta de 215 km/h. En gasolina habrá cuatro variantes: los CLA 180, 200, 250 y 45 AMG Shooting Brake, con potencias de 122, 156, 211 y 360 CV, respectivamente. Ya en el mes de septiembre de 2015 llegarán las versiones diésel con tracción a las cuatro ruedas: CLA 200

CDI 4Matic y CLA 220 CDI 4Matic.

El CLA Shooting Brake equipa de serie Collision Prevention Assist, con una frenada parcial autónoma, así como el sistema de alerta por cansancio Attention Assist. Además, el Mercedes Connect Me conecta al nuevo CLA con su entorno con servicios como la gestión de accidentes, la gestión de mantenimiento del vehículo y la gestión de averías.

El CLA Shooting Brake estará disponible con 3 líneas de equipamiento: el OrangeArt Edition, de producción limitada y disponible desde el lanzamiento, el AMG Line y el Urban. Y entre los elementos opcionales habría que destacar techo corredizo panorámico, portón eléctrico o paquete para el compartimento de carga.



El Mercedes CLA Shooting Brake ofrece mayor altura en las plazas traseras que el CLA 'normal' y un maletero más generoso, que puede cubicar hasta 595 litros.

Si quieres saber más del Mercedes CLA Shooting Brake entra en...
www.m16.in/679

www.citroen.es



NUEVO.. CITROËN C1 - URBANO POR NATURALEZA



CITROËN prefiere **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C1: 4,1 - 4,3 / 95 - 99

Optimista, ágil y conectado, el Nuevo Citroën C1 desafía al mundo urbano con audacia y personalidad. Ultra compacto, con 3 ó 5 puertas y equipado con tecnologías útiles como Mirror Screen y cámara de visión trasera, este elegante coche urbano responde de forma positiva a las exigencias de la vida urbana. Nuevo Citroën C1, urbano por naturaleza.

3,46 METROS • 5 PUERTAS • MIRROR SCREEN • CÁMARA DE VISIÓN TRASERA • CAPOTA ELÉCTRICA

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

FIAT FCC4 CONCEPT

Presentado en Sao Paulo, el Fiat FCC4 sorprende por sus cinco metros de largo, su diseño coupé de cuatro puertas y sus aptitudes 'off road'. Una mezcla de segmentos que difícilmente verá la luz a corto plazo, aunque su frontal da algunas pistas.



QOROS 3 CITY SUV 1.6T

Qoros acaba de presentar en China su nuevo todocamino, de 4,45 metros de largo. Contará con un motor turbo de gasolina, con 156 CV, y se comenzará a vender muy pronto en China por el equivalente a 18.000 euros.

NUEVO CHEVROLET VOLT



incrementa la autonomía, pues en modo eléctrico se homologan ahora 38 millas, equivalentes a unos 61 kilómetros. Combinando el motor eléctrico y el de gasolina –un 1.4 de 85 CV que actúa como generador si la batería

caso el tiempo de carga se reduce a unas 5 horas.

El Volt 2015 tiene otras mejoras, como una aerodinámica más depurada,



▲▼ La batería del Volt 2015 es 13 kilos más ligera, tiene 17,1 kWh de capacidad, va más baja y reduce el número de celdas de 288 a 192. En modo eléctrico permite 38 millas de autonomía.

de iones de litio se agota, la autonomía alcanza las 380 millas, equivalentes a 611 kilómetros.



En Estados Unidos, la recarga de la batería puede realizarse en una toma doméstica de 120V –tarda entre 10 y 16 horas, en función de la temperatura y otros factores– o en una toma especial de 240V, en cuyo

caso el tiempo de carga se reduce a unas 5 horas. El Volt 2015 tiene otras mejoras, como una aerodinámica más depurada, luces diurnas de LED, retrovisores con intermitentes integrados, nuevas llantas de 17 pulgadas y sistema de infotretenimiento MyLink.

La berlina eléctrica de autonomía extendida de **GM estrena batería**

Según Chevrolet, para desarrollar la primera evolución del Volt, su berlina eléctrica de autonomía extendida, ha pedido consejo a los usuarios del coche y ha hecho un estudio a partir de 300 unidades que circulan por California desde 2011 ó 2012 en manos de sus propietarios, descubriendo que en un 80 por ciento de los desplazamientos no usaban ni una gota de gasolina, o que el 15 por ciento de los conductores llegan a

recorrer más de 40 millas –unos 64 kilómetros– con una carga de batería, en lugar de las 35 millas –56 kilómetros– que anunciaba la marca de General Motors. Aun así, el Volt que Chevrolet presentará en enero en el Salón de Detroit tendrá una batería –ha sido desarrollada en colaboración con LG– con más capacidad –sube de 16,5 a 17,1 kWh– pese a ser 13 kilos más ligera –pesa 196,6 kilos– y contribuir a bajar el centro de gravedad del coche. Y también

NUEVO MITSUBISHI L200

Tras diez años en el mercado, el L200 de Mitsubishi recibe por fin una profunda renovación que convierte al 'pick up' japonés en un modelo mucho más moderno y utilizable. Este nuevo Mitsubishi L200, que llegará el próximo verano a España, recurre a dos motores diésel, con 140 y 180 CV, y en ambos casos mejora el par máximo, que pasa a ser de 40,8 y 43,9 mkg. Según la marca, a nivel general se ha mejorado el aislamiento acústico y se han eliminado vibraciones, además de optimizarse la suspensión.



DEMANDA A NEXEN

CASO N.º 00362
INFRACCIÓN DE PATENTE



WINGUARD Snow'G

El símbolo de estabilidad en carreteras con nieve, el oso polar, demanda a Nexen por infracción de la patente que permite no resbalar nunca en la nieve.

NEXEN TIRE
<http://sp.nexentire.com/>

Ya está aquí la tercera saga del Audi TT. Tecnología, vanguardia, dinamismo... Son palabras que definen a este coupé, capaz de hacernos enloquecer en un tramo de curvas, del mismo modo que nos permite desplazarnos a diario minimizando gastos, gracias a su motor TDI. Ahora bien, su exclusividad tiene un precio y algún que otro peaje a pagar.



PRECIO **42.390 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Imagen. Exclusividad. Calidad. Tecnología. Prestaciones. Consumo ajustado. Comportamiento dinámico. Agrado mecánico. Audi virtual cockpit.

EN CONTRA

- Precio alto. Muchas opciones y caras. Plazas traseras mínimas. TDI sin S tronic ni quattro. Indicador de gasolina y temperatura poco visibles.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Un deportivo para los 365 días

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

Si piensas adquirir un vehículo con el que ir al trabajo a diario sin dejarte el sueldo en gasolina. Si quieres que te emocione en cada curva, aunque ésta se llame rotonda. Si necesitas que te sirva para viajar en pareja los fines de semana, pero sin olvidar que cada vez que vas al supermercado sales con 20 bolsas... Quizás tienes varias opciones, o sólo una.

Puede que no seas una persona con-

formista. Y puede que no quieras el utilitario 'megapersonalizable' de tu vecino del tercero, ni el típico compacto que conduce tu vecina del bajo, y aunque piensas en futuro, escuchar la palabra 'crossover' te produce urticaria.

Si piensas así, hablamos el mismo idioma. Te sientes un 'chaval' y lo tienes claro. Puedes y quieres este Audi TT.

La firma de Ingolstadt es fiel al segmento de los coupé compactos, al que otras marcas han renunciado en favor de derivados de compactos con tintes

deportivos. Y ésta, es la tercera saga del TT.

Su diseño es completamente nuevo, pero sin perder su ADN. Audi coloca sus cuatro aros en el capó, al más puro estilo R8, si bien, el Audi TT que ilustra estas páginas cuenta con paquete S line, que suma llantas de 18 pulgadas, paragolpes deportivos...

Equipa faros de xenón, quedando los Full LED como opción. LED se usan en los pilotos traseros, que siempre van encendidos, siendo el primer vehículo

con luz diurna también en la zaga. Mide 4,18 metros de largo, seis centímetros menos que un Audi A3, con el que comparte la plataforma MQB, eso sí, con 96 milímetros menos entre ejes. Esta menor batalla ayuda a marcar su carácter dinámico, del mismo modo que reduce el espacio habitable en su interior.

El Audi TT tiene un maletero de 305 litros, ampliable a 712, por lo que tu compra semanal cabe de sobra.

Llamar asientos a lo que hay por delante del maletero es mucho decir. Te

vas a comprar un riguroso 2+2 plazas, pues detrás solo caben personas de 1,60 metros de alto como mucho. Ahora bien, si piensas en familia mira el lado bueno, ya que puedes llevar dos sillas infantiles, pues cuenta con anclajes ISOFIX. También es verdad que no se te debe olvidar la crema solar o una gorra en su defecto, pues la cabeza de los ocupantes traseros queda bajo la luna, y en verano...

Tú no tendrás problemas en acomodarte en los fantásticos asientos delanteros—si eres muy alto, el reposacabezas

integrado te quedará bajo—. Nuestras posaderas van a la altura de un Audi R8, los pedales al fondo y frente a nosotros un volante que expresa la ligereza de este TT por la forma de sus brazos. Sólo con la posición de conducción sabemos que es un deportivo.

La calidad es la que podemos esperar en un Audi y hay bastantes huecos para dejar pequeños objetos. Llamativas son sus salidas de ventilación, con los controles del climatizador integrados. Si bien limitan los movimientos de las toberas.



CX DE 0,29 ES LA MEJOR CIFRA DE LA CATEGORÍA, PERO LO CONSIGUE CON EL PAQUETE DEPORTIVO S LINE QUE REBAJA LA ALTURA 10 MM



▲► Tiene luz diurna atrás. El alerón emerge a 120 km/h y desciende al bajar de 70. El comportamiento del TT es magnífico, y eso que este TDI no puede llevar tracción quattro.



Tras el volante estrena el Audi virtual cockpit; en otras palabras, una pantalla TFT de 12,3 pulgadas que hace la función de indicadores digitales. Se ve perfectamente –el de la temperatura y combustible no tanto–, muestra los parámetros del vehículo y se maneja desde el brazo izquierdo del volante, desde el mando central o con comandos de voz. No te voy a engañar, pero con el tiempo es muy intuitivo y lo llegas a manejar ‘con la gorra’. A nuestro acompañante lo dejamos en segundo plano, pues aunque tiene acceso al mando central, no ve la pantalla, por lo que está limitado a la hora de interactuar con el vehículo.

Tú no quieres un deportivo para sacarlo los fines de semana. Lo quieres disfrutar a diario, por lo que la opción coherente es elegir el motor 2.0 TDI de 184 CV –como alternativa de momento sólo está el 2.0 TFSI de 230 CV–. Es el motor que usa el A3, el Golf GTD e incluso el Skoda Octavia RS. Todos pueden equipar un cambio automático de doble embrague, y alguno, la tracción total, dos tecnologías icono en Audi y que no ofrece este TT diésel, y si el TFSI. Eso sí, al carecer de ambos elementos este TDI gana la denominación Ultra.

Pero lo sorprendente es comprobar que aún hay quien se sobresalta cuando en una frase unes las palabras TT y TDI.

Te ven con cara de ‘bicho raro’, buscan el logo que no hay, miran bizcos sus dos escapes y te dicen: ¿Estás de broma, no? De broma nada. Y pocas marcas combinan tan bien deportividad con un motor diésel como lo hace Audi.

El funcionamiento de este tecnológico TDI es sumamente agradable, y en ciudad se beneficia del Start-stop, por lo que ofrece unos consumos contenidos. Además, seleccionando el modo Efficiency desde el Audi Drive Select –opcional, cuando en un León FR es de serie–, con sobrepasar las 1.800 rpm, nos pedirá subir de marcha. Obedeces como un cordero y las revoluciones bajan a 1.300, zona en la que hay un empuje moderado



–par máximo entre 1.750 y 3.250 rpm– y cero vibraciones.

Los largos viajes por vías rápidas no se te harán pesados, y además sus consumos siguen siendo mínimos, hasta el punto de firmar un gasto medio de 5,3 l/100 km, lo mismo que uno de los crossover de moda, el Peugeot 2008 e-HDI 115 CV. El paquete S line acarrea una suspensión más firme y 10 milímetros más baja, además de unos neumáticos con perfil 40 y no 50. Pero ni con todo esto, el Audi TT es incómodo.

Conviene recordar que es un coupé, no un electrodoméstico para desplazarnos. Y que hablamos de Audi, una de las marcas más tecnológicas del momento, a la que no se le da nada mal hacer deportivos. Y este TT no es una excepción.

Cuando la carretera se pone recta, sus 184 CV proporcionan un empuje sensacional, y el TDI, aunque no estira como un gasolina, acaricia las 4.700 rpm. En

este preciso instante no te va a valer el modo Efficiency, ni el Confort, ni el Auto. Tu dedo no parará hasta que tus ojos visualicen en el Audi virtual cockpit la palabra Dynamic, modo en el que el TT te va a ofrecer todo lo que esconde.

Alcanza 241 km/h, velocidad a la que su alerón retráctil, el cual verás aparecer por el retrovisor al superar 120 km/h, ejerce una carga sobre el eje trasero cercana a 50 kilos. Necesita 7,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, un segundo menos de lo que medimos a su antecesor, con 10 CV menos y tracción quattro. También las recuperaciones y adelantamientos los realiza en cuestión de suspiros. Y eso que los desarrollos del cambio no son precisamente cortos.

Pero las curvas son su y tu debilidad. Aquí el Audi TT sale a relucir con un chasis formidable, unas suspensiones independientes, un diferencial delantero electrónico, un ESP que se puede des-



▲► Hay tres pegatinas como ésta que recuerdan la altura trasera. Ya no hay tapón de repostaje, basta con abrir su deportiva tapa. Batería en el maletero para centrar pesos. Obligados al kit reparapinchazos.



HUMAN TECHNOLOGY

para Gente VIP

Tecnología Kumho, sólo para todas las personas.

Visítanos en www.facebook.com/KumhoTiresES

www.kumhotire.es



LIGEREZA ES LO QUE TRANSMITE EL DISEÑO DE SU INTERIOR



▲► Equipa freno eléctrico, ESP desconectable, Start-stop... Pero el Audi Drive Select es opcional. Las plazas traseras son mínimas, pero delante se viaja de cine.



▲ El Audi virtual cockpit se ve a la perfección. Tiene diferentes pantallas configurables y su manejo requiere algo de adaptación, pero no mucha. El acompañante no ve la pantalla.

conectar por completo y sobre todo, con la nueva dirección progresiva. Tiene sólo dos vueltas entre topes –sorprendente si lo comparamos con las 3,2 de un Audi R8–, y a partir del primer cuarto de vuelta es mucho más directa por la configuración de los dientes de la cremallera. Con ella el morro del Audi TT obedece cual perro fiel, y te podrás ‘tirar’ literalmente al vértice de la curva, que pasarás por donde estás apuntando en ese preciso instante con el volante, por cierto, dema-

siado achatado por abajo. Es noble y no te hará ningún extraño, a no ser que seas tú el que haga cosas raras con el volante y los pedales, y su eje trasero te aportará la confianza que en ocasiones faltaba en anteriores generaciones del Audi TT. También en caso de necesidad, frena como un purasangre, pues ha necesitado un metro menos que un Audi R8 5.2 V10 para detenerse desde 120 km/h.

Cada curva te servirá para deleitarte con su ligereza, fruto de combinar

aluminio y acero en su carrocería Audi Space Frame –ASF–, que sólo pesa 276 kilos, tiene 3.020 puntos de soldadura, 1.113 remaches, 4,9 metros de soldadura láser, 76 metros de uniones con adhesivo...

Sin duda si te compras este Audi TT, habrás adquirido un pedacito de tecnología, la cual tiene que tener algún punto en contra: el precio. Has desembolsado 42.390 euros, lo que ya son 1.500 euros más de lo que cuesta el TT con el 2.0 TFSI que le saca 46 CV, o 9.610 euros más que un Audi A3 TDI 184 Ambition, lo que sería una diferencia para pararse a pensar. Pero si te lo puedes permitir, no voy a ser yo quien te lo impida, porque vas a conducir con orgullo y a diario un vehículo excepcional, pero que podría estar algo mejor equipado, pues hay elementos de confort y seguridad que deberían ser de serie.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI ULTRA
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Compresión	15,8 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	184/3.500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	38,8/1.750-3.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Relaciones de la caja de cambios:	
km/h a 1.000 rpm ► 1ª	9,2
km/h a 1.000 rpm ► 2ª	16,7
km/h a 1.000 rpm ► 3ª	26,3
km/h a 1.000 rpm ► 4ª	37,9
km/h a 1.000 rpm ► 5ª	48,3
km/h a 1.000 rpm ► 6ª	57,5
km/h a 1.000 rpm ► 7ª	
km/h a 1.000 rpm ► 8ª	

DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	De cremallera electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,0
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados, Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente del tipo McPherson, con brazos triangulares de aluminio, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera: Independiente de cuatro brazos con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos	225/50 R17
Llantas, aleación	8,0J x 17"

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.340
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/CV)	7,28
Mantenimiento	Variable

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueltas	x		
Termómetro de agua	x		
Ordenador de viaje	x		
Audi Drive Select			x
Regulador velocidad			x
Acceso y arranque sin llave	x		
Elevavinas eléctricos delanteros	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x		
Volante regulable altura/profund.	x		
Asiento regulable en altura	x		
Asiento posterior partido 50:50	x		
Navegador			x
Faros de xenón	x		
Climatizador automático	x		
Techo solar		x	
Llantas de aleación	x		
Retrovisor int. fotosensible			x
Sensor de aparcamiento trasero			x
Sensor lluvia y luces			x

SEGURIDAD

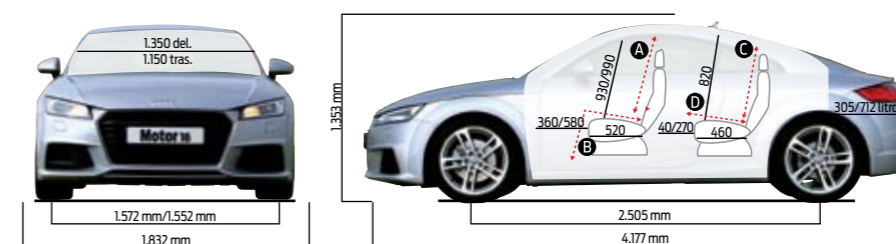
Airbag conductor/acompañante	x		
Airbag rodilla		x	
Airbag lateral y cortina delantero	x		
Asistente arranque en pendiente	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Rueda de repuesto		x	
Sensor presión de neumáticos	x		
Anclajes ISOFIX traseros	x		

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS SIN IVA)

Audi Drive Select: 235. Asist. cambio carril: 645. Asist. luces carretera: 175. Parktronic trasero: 470. Control de velocidad: 340. Faros LED: 1.435. Retrovisor int. fotosensible, sensor lluvia y luces: 290. Paquete S line: 2.925. Tapicería de cuero: 2.090. Navegador MMI Plus: 2.925. Pintura metalizada: 800. Sonido Bang&Olufsen: 1.000. Alarma: 470. Bluetooth: 705. Apoyabrazos delantero: 190. Llantas de 19": 2.235. Llantas de 20": 3.210. Saco portaesquís: 95.



MEDIDAS



(A) Altura al techo (máx-mín) 990 / 930 mm	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.100 / 880 mm	(C) Altura del techo atrás 820 mm	(D) Espacio piernas (máx-mín) 730 / 500 mm
---	---	--------------------------------------	---

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	241 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,2
1.000 m salida parada	27,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,1 (7,1)
Recorriendo (metros)	114

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en 4ª	16,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	8,9

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h

	+ 1%
--	------

CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	5,9	16,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,1	24,4
En conducción rápida	8,2	12,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,2	19,2
A 140 km/h de cruceo	6,0	16,7

CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km	5,3	18,9
---------------	-----	------

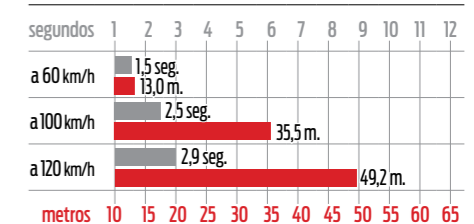
AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	895
-----------------------	-----

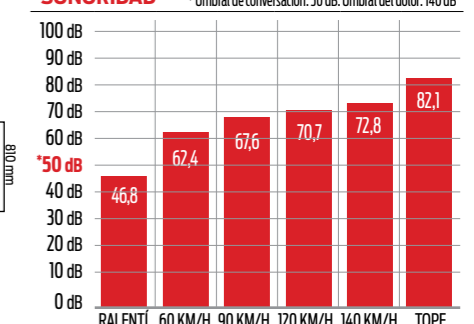
CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	4,9	20,4
Ciclo extraurbano	3,7	27,0
Ciclo mixto	4,2	23,8

FRENOS



SONORIDAD *Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



EN COMPARACIÓN CON...



PRECIO (en euros)	42.390	33.950	33.600	31.600
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,2	4,5	5,2	4,4
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	7,1	7,2	8,2	7,5
MALETERO (capacidad en litros)	305	390	321	312
NUESTRAS CONCLUSIONES	Tecnología, diseño, innovación... Tiene un precio y pocos rivales directos, pues las marcas han dejado de lado este segmento. El TDI es una opción lógica, pues anda de sobra, es agradable y gasta como un utilitario. Los 1.500 euros frente al TFSI se amortizan. No lo hay con cambio S tronic. Las plazas traseras son mínimas y su equipamiento algo justo para ser el más caro.	Cuesta 4.050 € más que un Serie 1 con el mismo motor, del que deriva. Tiene más maletero y mejores plazas traseras que el TT. Buena calidad y tecnología, pero como el TT el equipamiento tira a justo, pero con la diferencia de precio lo podemos 'alcatar hasta el techo'. Anda muy bien, gasta poco, puede equipar cambio ZF de 8 marchas y apuesta por la propulsión.	Igual de coupé que el Audi, este RCZ se queda en 30.600 € con dto. Bien equipado, sus opciones son asequibles. Las plazas traseras son mínimas y la calidad, sin llegar al TT, es muy buena. El motor HDI no anda tanto como el de Audi, sólo ofrece cambio manual de 6 marchas y no equipa Stop&Start, por lo que gasta algo más. Dinámicamente no va nada mal.	Cuesta 10.790 € menos que el Audi y tiene el mismo motor, mismo cambio –por 1.880 tenemos DSG–, tiene unas plazas traseras utilizables, más maletero y está casi tan bien hecho. Eso sí, su diseño no es el del TT, pero el Scirocco anda de cine y también gasta lo justo, pues equipa Start-stop. Dinámicamente no usa la plataforma MQB, pero va muy bien.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 10.598 euros. 48 plazos de 782 euros. El precio final aplazado es de 48.142 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,79 euros/km. Coste por km total: 0,93 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 389 euros/año. Seguro a todo riesgo: 725 euros/año con franquicia de 450 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
AUDI
Volkswagen-Audi España, S.A. C/de la Selva. Ed. Gemini. Pol. Mas Blau. 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA
131 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.audi.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
52.640 EUROS



**SUZUKI S-CROSS desde 14.690 €*
Turismo y Todoterreno en un mismo Crossover**



Way of Life

▶ PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

HISTORIA Un modelo con 16 años de vida

La historia del Audi TT se gesta en 1995, año en que se presenta un prototipo cuyo responsable técnico era Ulrich Hackenberg. Tardaron cuatro semanas en desarrollarlo y tal fue su repercusión, que en 1998 salió a la venta la primera generación. Fue el primer Audi en equipar cambio S tronic y sus po-



tencias alcanzaban los 250 CV. En 2006 nace el segundo Audi TT, del que también hubo versión Roadster con techo de lona. Tecnológicamente estrenaba la construcción ligera ASF –Audi Space Frame–, los propulsores TFSI con hasta 360 CV en los TT RS plus, además del motor 2.0 TDI.

EN DIRECTO



Julián Garnacho
jgarnacho@motor16.com

No lo dudaría ni un segundo. Si tuviera el dinero para darme un capricho, tendría este Audi TT en casa y no otro coupé semejante, de los que desgraciadamente cada vez quedan menos. Y además lo tendría con esta mecánica diésel, que es agradable, lo convierte en un deportivo a nivel de prestaciones y gasta lo mínimo. Lo de sus plazas traseras lo tomaría como el 'peaje a pagar', y si no puestos a pedir, lo mismo le echaba un vistado al nuevo TT Roadster, que como estricto dos plazas, ya sabemos lo que estamos comprando. Me ha encantado su dinámica –dirección, frenos, suspensión...– y su tecnología, sobre todo el Audi virtual cockpit, que aglutina toda la información en una pantalla de 12,3 pulgadas, que en cuestión de minutos, tenemos controlada.

Si quieres saber más del Audi TT entra en www.m16.in/413



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto



Más de 200 Instalaciones Suzuki www.suzuki.es



Consumo combinado: desde 4,2 hasta 5,9 l. / 100 Km. **Emisiones CO2:** desde 110 hasta 135 g. / Km.

*PVP recomendado Suzuki SX4 S-Cross 1.6L GL VWT 4X2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y Plan Pive 6 del Gobierno). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan Pive 6. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con una permanencia mínima de 48 meses a través de las campañas S25 y S26. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/12/2014 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con el del vehículo de la fotografía.

500, a la aventura

El carácter pionero del Fiat 500 se demuestra una vez más con su incursión en el segmento de moda del mercado, el de los SUV compactos, al que llega el 500X sin ningún complejo.



Si quieres saber más del Fiat 500X entra en... www.m16.in/656



SE ATREVE CON MUCHO EL CROSS, QUE OFRECE MÁS PROTECCIÓN Y ALTURA AL SUELO HACE SUS PINITOS EN CAMPO



◀ El interior recuerda el diseño del resto de la familia 500. La pantalla integra varias aplicaciones.

◀ Buen espacio interior para cinco ocupantes y unos asientos cómodos y con una gran sujeción lateral.



► Una rueda permite elegir el modo de tracción. Sólo los Cross (derecha) ofrecen la tracción total.



J. Montoya | jmontoya@motor16.com

Fiat siempre ha tenido un punto de pionera, de riesgo, de aventura. Y aunque en los últimos años parecía haberse aburguesado, el éxito del 500 ha despertado de nuevo ese gusto por la innovación. Con el 500 acertaron a la hora de tomar un concepto, actualizar un diseño y dotarlo de lo último en innovación y personalización. Ese éxito se ha visto refrendado con unas ventas que ya superan 1,6 millones de unidades.

Pero Fiat no se ha dormido en los laureles y visto ese liderazgo y el excelente trabajo de marketing y posicionamiento del modelo, le ha seguido encargando misiones. Así, creó el 500L y el 500 Trekking, para llevar la filosofía 500 a toda la familia. Y el nuevo encargo que ha recibido es dar la batalla en el segmento de mayor crecimiento del mercado, el de los SUV compactos. Y aquí llega con el 500X.

¿Qué es lo que ofrece el nuevo modelo? Pues frente a su competencia, sobre todo imagen. Porque no puede negar

que es un 500 –más grande y más musculoso– con todos los encantos que han cautivado a millones de conductores de todo el mundo. Pero un 500 que sirve para mucho más. Porque el 500X ofrece en sus 4,24 metros de longitud (4,27 la versión Cross) un buen espacio interior para cinco pasajeros (la anchura atrás y el espacio para las rodillas son considerables) con un maletero de 350 litros de tamaño correcto. Y además de espacio e imagen, el 500X tiene ese

punto aventurero comentado que se manifiesta en una doble vertiente: para los aventureros urbanos existe la versión Urban (con menos aditamentos todocamino, una altura al suelo menor y únicamente con tracción delantera), mientras que los más camperos gozarán del 500X Cross, que suma protecciones en el frontal y la traseira, así como refuerzos laterales. Tiene una interesante cota de altura libre al suelo (17,9 centímetros) y unos ángulos de ata-

que y salida que le permiten afrontar con garantías recorridos por caminos. Por supuesto, ofrece tracción total para redondear un conjunto apetecible.

En el apartado de motores, la gama contará con tres diésel de 95, 120 y 140 caballos (los dos últimos forman parte de la gama de lanzamiento, mientras que el de 95 llegará más adelante) y tres gasolina con 110, 140 y 170 caballos, siendo el de 140 el que llegue desde el principio. Se podrán combinar con tres tipos de cambio: manual de 6 marchas y automático de 6 y 9 velocidades, éste último reservado para las versiones 4x4. Y para ofrecer al conductor todas las posibilidades de utilización, dispone de tres modos de uso: Automático, Sport o Tracción en los 4x2, y en los 4x4 el modo tracción se sustituye por un modo 4x4. Esto se selecciona con solo girar una ruedecilla que va situada tras la palanca de cambios.

Y como el movimiento se demuestra andando, la mejor manera es ponernos a la fae-

na. Probamos primero la versión Urban con motor Multijet de 120 CV y tracción delantera (será probablemente uno de los más demandados). El motor es suave, agradable y empuja con ganas cuando se le solicita. Además ofrece un excelente comportamiento y pese a su mayor altura tiene un tacto de turismo sobre la carretera. Lo comproba-

mos en un recorrido entre Turín y Balocco –la pista de pruebas del Grupo Fiat– en el que circulamos por una carretera de montaña con curvas enlazadas a buen ritmo. A sacar todo el jugo al motor le ayuda el cambio de 6 velocidades, perfectamente escalonadas y que ofrece un manejo agradable.

Tras llegar a Balocco nos su-



▲ Maletero de 350 litros, se amplía abatiendo los asientos traseros.

tos momentos no parece tener claro en qué marcha circula, pero poco más, pues el 500X pasa con buena nota la prueba.

También pasa la prueba del equipamiento, en el que a falta de definir los acabados que tendrá la gama española, sí se puede enumerar los sistemas de que dispone: alerta por cambio de carril, retrovisor con ángulo muerto (por cierto, un poco estridente el sonido con el que te avisa de la presencia de un coche por detrás), sistema Uconnect de infoentretenimiento, con una gran pantalla central para manejar diferentes parámetros...

Y queda hablar de precio. Desde 17.590 euros y hasta 29.590 se podrá acceder al 500 más aventurero. Eso sí, cuando llegue la hora de iniciarse la venta (a principios de 2015) será el momento de las promociones, los precios de lanzamiento, los PIVES y las financiaciones; y esa cifra se verá seguramente rebajada de forma notable. Será la guinda para competir en el grupo de mercado más reñido.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 MULTIAIR 140	1.6 MULTIJET 120	2.0 MULTIJET 140
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.598	1.956
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	140/5.000	120/3.750	140/4.000
Par máximo/rpm	23,4/1.750	32,6/1.750	35,7/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual 6 vel	Manual 6 vel	Autom 9 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg)	1.320	1.320	1.495
Longit/Anch/Alt (mm) Urban	4.248/1.796/1.600	4.248/1.796/1.600	4.248/1.796/1.600
Longit/Anch/Alt (mm) Cross	4.273/1.796/1.620	4.273/1.796/1.620	4.273/1.796/1.620
Capacidad del depósito (l)	48	48	48
Volumen del maletero (l)	350	350	350
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	10,5	9,8
Velocidad máxima km/h	190	186	190
Consumo mixto (l/100 km)	6	4,1	5,5



MUY RÁPIDO SUS 180 CV LE PERMITEN PASAR DE 0 A 100 KM/H EN 7,9 SEGUNDOS, POCO MÁS QUE UN B 220 CON 184 CV Y 220 KILOS MÁS LIGERO

Eléctrico de diario



Si quieres saber más del Mercedes Clase B entra en... www.m16.in/575

Sus 200 kilómetros de autonomía cubren las necesidades diarias de desplazamiento de la mayoría, y su practicidad no nos hace renunciar a nada. Pero hay que amoldarse a él.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Y es que como en todo cien por cien eléctrico, sabemos que durante horas no tenemos coche, pues necesita nueve horas para cargar sus baterías, fabricadas por Tesla -3 horas en enchufe trifásico- y con una capacidad de 28 kWh -las de un Leaf tienen 24 kWh-. Eso sí, una vez cargadas tenemos Clase B

para recorrer hasta 200 kilómetros, que llegan a 230 si adquirimos el 'Range Plus', con un aislamiento especial y la posibilidad de 'sobrecargar' las baterías cuando está enchufado para darnos esos 30 kilómetros extra.

Cuando se diseñó el Clase B tuvieron en cuenta el 'Energy Space', lugar ideado para

ubicar las baterías, que permite bajar el centro de gravedad -éstas pesan 120 kilos-, y sin perder espacio para los ocupantes.

El propulsor eléctrico genera 180 CV y 34,7 mkg de par máximo desde el primer instante, lo que se traduce en unos arranques fulgurantes, pero también suaves en los modos E+ y E, que limitan la potencia a 88 y 133 CV respectivamente para minimizar el gasto de energía. El primero reduce la velocidad máxima a 110 km/h, pero el Clase B Electric Drive llega hasta los 160 km/h, limitados. En marcha se mueve como cualquier otro vehículo, y nunca echaremos en falta potencia, sobre todo en modo Sport, que también tiene.



En el 'Energy Space' se ubican las baterías, fabricadas por Tesla. No pierde habitabilidad y ofrece más seguridad en caso de accidente. A pesar de su mayor peso, las prestaciones y la dinámica del Clase B Electric Drive brillan a gran nivel.

PRECIO 43.000 €

EMISIONES DE CO₂

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

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad. Confort de marcha. Autonomía teórica. Amplitud. Tecnología. Prestaciones.

DEBE MEJORAR

Precio sin ayudas. Tiempo de recarga en enchufe doméstico. Sin faros LED.



▲▼ La instrumentación específica ayuda a conocer el estado de la batería, que tarda entre 3 y 9 horas en cargarse.



◀ Neumáticos 225/45 R18, una opción poco recomendable en un eléctrico, porque aumenta el gasto.



Y nos ha parecido interesante que podamos variar la recuperación al soltar el acelerador desde las levas que en el resto de Clase B se usan para cambiar de marcha.

La conectividad con el Clase B Electric Drive es total desde nuestro smartphone, sabiendo en todo momento el estado en que se encuentra nuestro vehículo.

Son 43.000 euros, pero entre ayudas y descuentos podría rondar los 35.000.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO
Tipo	Síncrono
Potencia máxima	180 CV
Par máximo	34,7 mkg
Tracción	Delantera
Baterías	ión-litio
Capacidad baterías	28 kWh
Tiempo recarga 230 V	9 horas
Tiempo recarga 400 V	3 horas
Caja de cambios	Aut. 1 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.505
Long/Anch/Alt (mm)	4.393/1.815/1.590
Capacidad depósito gas (kg)	21
Capacidad depósito gasol. (l)	12
Volumen del maletero (l)	501/1.456
De 0 a 100 km/h (s)	9,2 (Aut: 9,1)
Velocidad máxima (km/h)	200
Consumo mixto (kg/100 km)	4,2

B 200 NATURAL GAS

Una alternativa con mucho futuro

Gasolina, diésel, eléctrico y también con gas natural. Es otra alternativa que ofrece el nuevo Clase B a sus clientes. Toma la base del B 200 de gasolina, y gracias a sus 156 CV, sus prestaciones son más que suficientes, y a la vez resulta muy agradable por el mínimo nivel de ruido y vibraciones.

Su principal diferencia reside en sus tres depósitos de gas natural, a los que se suma uno de gasolina con sólo 12 litros, el cual funciona como 'reserva' ya que no hay botón para seleccionar el carburante que queremos usar -si hay gas, el vehículo consumirá gas hasta que se agote y entonces consume gasolina-.

En marcha se comporta como cualquier otro Clase B. Además, el que tuvimos ocasión de probar equipaba el cambio de doble embrague 7G-DCT.

El indicador del depósito de



El 'Energy Space' alberga los tres depósitos de gas natural. Así no se pierde espacio de carga y proporciona la máxima seguridad en accidente.



▲ Cargar sus depósitos requiere tres minutos. Sólo hay testigo de gas analógico, y el de gasolina se ve en la pantalla multifunción.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	200 GNC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991
Potencia máxima/rpm	156 CV/5.000
Par máximo/rpm	27,5 mkg/1.250
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v ó DCT 7v
Frenos delanteros	Dis. ventilados
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.505
Long/Anch/Alt (mm)	4.393/1.815/1.590
Capacidad depósito gas (kg)	21
Capacidad depósito gasol. (l)	12
Volumen del maletero (l)	501/1.456
De 0 a 100 km/h (s)	9,2 (Aut: 9,1)
Velocidad máxima (km/h)	200
Consumo mixto (kg/100 km)	4,2

gasolina es digital, señalaba 3/4 y autonomía para 120 km extra, lo que indicaba un consumo medio de unos 7,5 l/100 km usando gasolina. En gas, durante la prueba medimos un gasto de 7,2 kg/100 km, lo que ofrece una autonomía real cercana a los 300 km. Eso, unido al extra de la gasolina, amplía el radio de acción del B 200 Natural Gas.

Ahora bien, sale 'rentable' si disponemos de un surtidor de

gas natural cerca -actualmente sólo hay unos 40 puntos en toda España-, pues a un precio que ronda el euro/kilo, es tan económico como un diésel -igualaría el gasto un diésel que consumiera una media de 5,7 l/100 km-. De no ser así, a más de uno le parecerán escasos los 12 litros de su depósito de gasolina.

Este B 200 Natural Gas cuesta 32.825 euros, 1.525 euros más que un B 200 'convencional'.



V PARECE MÁS GRANDE, PERO EN REALIDAD ES UN COCHE DEL SEGMENTO B, ESO SÍ CON MUCHO ESPACIO INTERIOR Y EXCELENTE VISIBILIDAD

Cuestión de principios

Frente a los 'crossovers' de diseño redondeado, Suzuki apuesta por sus valores tradicionales en el nuevo Vitara: estética todoterreno con gran amplitud interior, y espíritu aventurero con posibilidad de tracción 4x4 gracias al sistema AllGrip.



Para el mercado español, el reloj analógico tendrá caracteres japoneses, un guiño a la filosofía de la marca.



◀▶ Gracias a su moderna plataforma el Vitara es un 'peso ligero', beneficiándose en cualidades dinámicas y consumo de combustible. No es un 'crossover', sino un auténtico y pequeño SUV, incluso con tracción a las 4 ruedas.

TRACCIÓN ALLGRIP 4WD Aventurero con recursos

El nuevo Vitara no sería un Suzuki si no ofreciera un sistema de tracción 4x4. Su moderno sistema AllGrip, dotado de control de descenso para fuertes desniveles, prescinde de la reductora para ofrecer 4 modos de uso.

-AUTO. Funciona siempre en 4x2 para reducir el consumo de combustible. Si detecta pérdidas de tracción pasa automáticamente a 4x4.

-SPORT. El sistema hace el máximo uso de la tracción 4x4 en conducción dinámica en zona de curvas, con reparto de par variable entre ejes. La respuesta del acelerador es más inmediata.

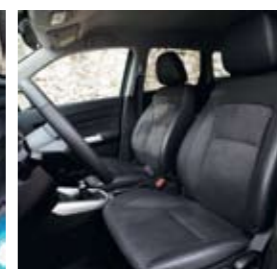


-NIEVE. Funciona siempre en 4x4 con la máxima capacidad de tracción.

-LOCK. Para salir de las situaciones más difíciles. Reparto de par fijo del 50 por ciento sobre cada eje. Solamente hasta 60 km/h.



Si quieres saber más del Suzuki Vitara entra en...
www.m16.in/489



▲ Molduras del salpicadero en 4 colores a elegir. El Vitara se ofrecerá con 3 niveles de equipamiento, incluyendo conectividad a bordo. Práctico maletero, con 375 litros de capacidad y un doble fondo muy utilizable.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Si usted busca un coche compacto que se desenvuelva con la misma facilidad tanto en ciudad como en carretera, o fuera de ella, piense en el Suzuki Vitara. El nuevo modelo de la marca japonesa viene a situarse en el segmento de los Renault Captur, Peugeot 2008, etc, identificándose por un contundente estilo exterior, típico de vehículo todoterreno, con detalles propios de las anteriores generaciones Vitara e incluso ciertas posibilidades de personalizar su aspecto, como dos tipos de tonalidades para las molduras del interior o carrocería bicolor.

Con 4,17 m de longitud, 1,61 m de altura y 2,50 m de distancia entre ejes, el Vitara se mete de lleno en el

Segmento B-SUV. Pero esa estética tan particular le diferencia de sus rivales, con un aspecto sólido, acentuado por una considerable altura libre al suelo de 18,5 cm, superior incluso a la del Nissan Juke.

El contraste respecto a sus competidores no es sólo estético. Las líneas más cuadradas

del Vitara permiten obtener un habitáculo muy aprovechable en altura y anchura (atrás, como un Segmento C) incluso para 3 personas, quizás por ello no incorpora reposabrazos; y esos pocos centímetros más de longitud exterior que exhibe le proporcionan un espacio longitudinal para los

pasajeros de atrás digno de algunas berlinas. Aunque la accesibilidad podría ser mejor, sus excelentes plazas traseras constituyen una de las bazas del nuevo modelo, que ofrece asimismo un maletero bastante aceptable de 375 litros de capacidad; la configuración es muy funcional, con un doble fondo que permite obtener una plataforma de carga plana al abatir los respaldos del asiento posterior, y espacio suficiente bajo el suelo para una rueda de repuesto de uso temporal.

Otra de las ventajas del diseño Vitara se aprecia en cuanto iniciamos la marcha: la visibilidad es muy buena en todos los sentidos, lo que no es hoy moneda corriente, como también es adecuada la posición de conducción. La unidad probada incorporaba motor diésel, el moderno 1.6

de origen Fiat con especificaciones Euro6, nuevo sistema de recirculación de gases de escape y turbo de geometría variable con control electrónico; podría estar mejor aislado acústicamente y vibrar un po-

quito menos al acelerar a bajo régimen, pero su rendimiento es brillante, muy bien secundado con un cambio manual de 6 relaciones, y la respuesta es inmediata gracias a su contundente par. La otra pro-

puesta es el motor M16 de gasolina, con similar cilindrada y potencia pero la mitad de par; el cambio puede ser manual de 5 velocidades o automático de convertidor de par (no CVT), con unos consumos muy discretos. Ambos motores se combinan con transmisión 4x2 ó 4x4. La tracción a las 4 ruedas es el otro signo distintivo frente a otros modelos de la categoría de sólo tracción delantera.

La nueva plataforma empleada (similar a la del Suzuki S-Cross) es la gran aliada del Vitara. Incorpora aceros de alta elasticidad, de hasta 1.500 MPa (Mega Pascal), ligeros y de gran rigidez torsional. A igualdad de motor y transmisión, por ejemplo, su peso es 175 kilos inferior al del Jeep Renegade. Dinámicamente, el Vitara se comporta con precisión, los movimientos de la

carrocería están bien controlados, la dirección es bastante directa con 3 vueltas de volante entre topes, y el cambio se maneja con precisión.

En el interior, los plásticos del salpicadero y de las puertas son de tacto duro y... duradero, todo con un diseño muy funcional. La seguridad se ve respaldada por 7 airbags, y según niveles de equipamiento (que serán 3) podrá contar con sistema activo de frenada de emergencia, control de crucero adaptativo y pantalla táctil entre otros elementos.

Concebido con tecnologías vanguardistas y conservando valores tradicionales de su marca, el nuevo Vitara se percibe como uno de los más apetecibles modelos de Suzuki. Podrán comprobarlo cuando llegue a los concesionarios en el próximo mes de marzo.

PRECIO desde 15.500 € (estimado)	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 106 A 131 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<div style="background-color: #f08080; padding: 5px;"> + Estética todoterreno. Amplitud interior. Versiones 4x4. Dinamismo. </div>	<div style="background-color: #f08080; padding: 5px;"> - Plásticos interiores de tacto duro. Refinamiento del motor diésel. </div>

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 VVT 2WD/4WD	1.6 DDIS 2WD/4WD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.586	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	120 CV/6.000	120 CV/3.750
Par máximo/rpm	15,9 mkg/4.400	32,7 mkg/1.750
Tracción	2WD/4WD	2WD/4WD
Caja de cambios	Manual 5 vel. o Aut. 6 vel.	Manual 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16 ó 215/55 R17	215/60 R16 ó 215/55 R17
Peso (kg)	1.075/1.160	1.230/1.295
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.175/1.775/1.6100	4.175/1.775/1.6100
Capacidad del depósito (l)	47	47
Volumen del maletero (l)	375/710	375/710
De 0 a 100 km/h (s)	11,0/12,0 (Est.)	12,0/13,0 (Est.)
Velocidad máxima (km/h)	180/175 (Est.)	180/175 (Est.)
Consumo mixto (l/100 km)	5,3/5,7	4,1/4,4 (Est.)



CON LA CAJA MANUAL, ANTES NO DISPONIBLE, EL 1.8 TSI ENTREGA 32,7 MKG DE PAR MÁXIMO. CON EL DSG7, SÓLO 25,5 MKG



Si quieres saber más del Volkswagen Polo GTI entra en... www.m16.in/609

La moda del 'downsizing', que reduce el tamaño de los motores para bajar consumos y emisiones sin que ello afecte a los niveles de potencia, par y prestaciones, tiene también sus excepciones. Una muy clara es este nuevo Polo GTI, porque si el anterior, disponible sólo con cambio DSG7, montaba un 1.4 TSI con 180 CV –combinaba inyección directa, compresor y turbocompresor–, el ahora presentado apuesta por un 1.8 TSI –estrenado ya en varios modelos de Audi y en el nuevo Passat– que pertenece a la moderna familia EA888. En el caso que nos ocupa, combina la inyección directa –hasta 200 bares de presión– y la indirecta con un turbocompresor, y se obtienen 192 CV a un régimen muy tranquilo: entre 4.200 y 6.200 rpm. Y un par máximo apabullante de 32,7 mkg entre 1.450 y 4.200 vueltas que se aprecia nada más empezar a circular, pues basta con acelerar un poco para que nuestro cuerpo se pegue al respaldo.

Se tiende a reducir el tamaño de los motores, pero el nuevo Polo GTI elige otra vía al relevar el 1.4 TSI de 180 CV por un 1.8 TSI que rinde más potencia –192 CV– y reduce gasto y emisiones. Además, se ofrece con dos tipos de transmisión.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Eso en la versión manual de seis marchas, porque si preferimos la de cambio DSG7, que cuesta 24.420 euros, el par máximo se

mantiene en los 25,5 mkg del Polo GTI anterior, aunque ese valor está disponible en un régimen mucho más amplio: de

1.250 a 5.300 vueltas. De ahí que el Polo GTI con caja automática también sea un auténtico tiro, como tuvimos ocasión de comprobar en el circuito valenciano de Cheste, donde el nuevo deportivo de Volkswagen se muestra eficaz –frena muy bien y tiene un paso por curva excelente ayudado por sus 215/40 R17, el XDS+ y la suspensión rebajada 15 mm– y muy fácil de controlar. Y si pulsamos el botón 'Sport' el coche radicaliza su personalidad, pues con esa simple acción seleccionamos una mayor firmeza de los amortiguadores –el chasis Sport Select viene ahora de serie gracias al Paquete Lanzamiento Polo GTI–, un tarado más deportivo de la servodirección electromecánica y del pedal acelerador, un sonido mecánico más 'agresivo' y, si el coche equipa cambio DSG, el programa 'S' en lugar del 'D'.

Además, el Polo GTI adopta un nuevo control de estabilidad con varios modos. El normal ya va bien, pues interviene sólo si

PRECIO	desde 22.850 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 129 A 139 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Motor. Comportamiento. Programa 'Sport'. Dos tipos de cambio. Calidad general. Equipo de serie.	Maletero más pequeño. Par máximo limitado en la versión DSG7. Gasto sensible al estilo de uso.



◀▶ El interior tiene un inconfundible aire 'GTI', destacando los asientos deportivos con tapicería de cuadros –en opción se ofrece la de cuero–, pedales de aluminio, volante deportivo, alfombrillas y molduras específicas... Se ofrece con 3 y 5 puertas.



◀ En el exterior, al Polo GTI le delata su doble escape cromado, el alerón trasero grande o las pinzas de freno rojas.



es necesario, pero si pulsamos su botón se desactiva el control de tracción ASR, y si lo pulsamos durante tres segundos entra en modo ESC-Sport, ideal por ejemplo en circuito. En un uso más 'civilizado', la llegada del 1.8 TSI EA888 trae otras ventajas, como una reducción del gasto –con caja DSG homologa 5,6 l/100 km–, aunque el promedio real nos pareció sensible al estilo de conducción.

Por otro lado, convencen plenamente los asientos, el tacto general y la típica buena calidad de todo Polo, pero no nos gusta que el maletero pierda volumen –tiene 204 litros– por situar la batería atrás. En cuanto a la dotación, muy completa, incluye navegador, detector de fatiga, ParkPilot, levas en la versión DSG, climatizador...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8 TSI MANUAL	1.8 TSI DSG
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798	1.798
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	192 CV / 4.200-6.200	192 CV / 5.400-6.200
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 1.450-4.200	25,5 mkg / 1.250-5.300
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. (310 mm)	Discos vent. (310 mm)
Frenos traseros	Discos (230 mm)	Discos (230 mm)
Neumáticos	215/40 R17	215/40 R17
Peso en orden de marcha (kg)	1.272	1.280
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.983/1.682/1.443	3.983/1.682/1.443
Capacidad del depósito (l)	45	45
Volumen del maletero (l)	204 / 882	204 / 882
De 0 a 100 km/h (s)	6,7	6,7
Velocidad máxima (km/h)	236	236
Consumo mixto (l/100 km)	6,0	5,6

HISTORIA Del Polo GT y GT40 a los GTI

Hasta llegar a los 220 CV de la serie limitada R WRC o los 192 del nuevo GTI, las variantes dinámicas del Polo han ido creciendo, empezando por los 60 CV del Polo GT de 1979, que 'volaba' a 154 km/h.



▲ La renovación en 2014 del Polo V incluye un GTI con motor 1.8 de 192 CV, disponible con caja manual y DSG7, y que alcanza 236 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos.



▲ El Polo V llega en 2010, pero el GTI sale en 2011, con el 1.4 TSI de 180 CV –inyección directa, compresor y turbo–, y sólo con caja DSG7. Punta de 229 km/h y '0-100' en 6,9 segundos.



▲ El Polo IV GTI nace en 2006, dotado de un 1.8 Turbo de 150 CV que le permite alcanzar 216 km/h y pasar de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos. Su versión GTI Cup Edition rinde 180 CV.



▲ El Polo III GTI de 1998 tenía un 1.6 16V atmosférico de 120 CV que le permitía alcanzar 200 km/h y acelerar hasta 100 km/h en 9,1 segundos. En 1999 fue actualizado: subió a 125 CV.



▲ En el Polo II hubo un GT Coupé de 75 CV –luego subió a 80– y un GT40 Coupé, con un 1.4 con compresor y 115 CV: 9,0 segundos en el '0-100'. Con catalizador bajó a 113 CV.

Teniendo en cuenta que en este momento, un vehículo puramente eléctrico no puede cumplir los requisitos diarios de un cliente 'premium' en lo relacionado con la autonomía o el tiempo de recarga, los híbridos enchufables, y en este caso el Audi A3 Sportback e-tron, suponen la solución a todos los problemas.

Y es que el A3 Sportback e-tron es un vehículo extraordinariamente normal ya que ofrece una movilidad sin concesiones y cumple con las expectativas del cliente en cuanto a deportividad, autonomía y uso para el día a día. Y todo ello sin que el conductor tenga que preocuparse de nada más que elegir el tipo de conducción que quie-

Audi tron es un nuevo concepto de movilidad que permite una conducción deportiva, con bajas emisiones, sin renunciar al confort y con las prestaciones de un vehículo de alta gama. Audi tron es suavidad, mínimo consumo, silencio y calidad de marcha, bajas emisiones y una tecnología de propulsión eficiente. Es movilidad emocional Y el A3 Sportback e-tron es el primer representante de este nuevo concepto.

Extraordinariamente normal



El A3 Sportback e-tron es el primer vehículo híbrido enchufable 'PHEV' (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) de Audi en el segmento de los compactos. Respecto a un híbrido tradicional, la versión 'enchufable' cuenta con unas baterías de alto voltaje de mayor capacidad que permiten recorrer hasta 50 kilómetros utilizando únicamente la impulsión eléctrica. Cuando la batería se agota, el A3 Sportback e-tron puede recorrer unos 900 kilómetros.

re realizar. En cualquier caso, el e-tron ofrece una gran eficiencia, un agrado sobresaliente en el uso diario, el espacio esperado en un Sportback y una autonomía en eléctrico que puede llegar hasta 50 kilómetros, suficiente como para ir y volver al trabajo a diario sin gastar una sola gota de gasolina.

Y es que lejos de plantearse el A3 Sportback e-tron como un segundo coche de la casa, sus características y prestaciones lo convierten en un vehículo polivalente, adecuado para su uso como coche principal. Con una autonomía de hasta 940 kilómetros, un interior con espacio para 5 adultos y una capacidad de maletero de 280 litros, equivalente al volumen de un A3 con tracción quattro.

Pero la idea clave para entender la filosofía de este vehículo es la de que cuando alguien compra un Audi A3 Sportback e-tron, adquiere mucho más que un vehículo. Por un lado obtiene la experiencia de conducción eléctrica de Audi. Por otro, disfruta las ventajas de un eléctrico sin inconvenientes tales como autonomía, tiempos de carga, dependencia de puntos de carga públicos,

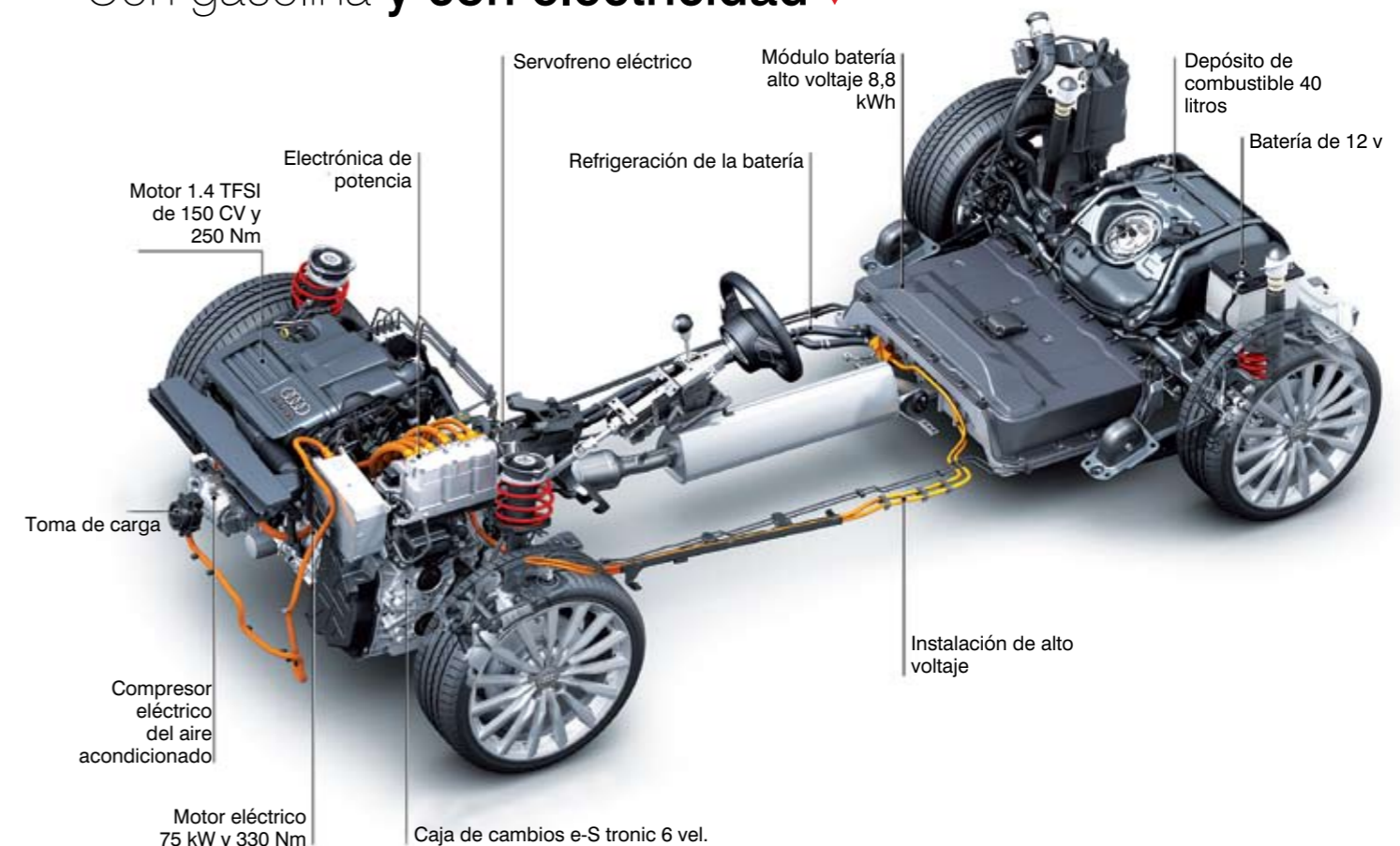
etc. Y por último, el comprador de un e-tron accede a la oferta integral que forma parte de la estrategia eléctrica de Audi, como los servicios online, Audi Connect e-tron Services, que permiten controlar desde un smartphone un buen número de funciones como la planificación de la carga de la batería a distancia o la programación de la climatización.

El A3 Sportback e-tron reúne lo mejor de dos mundos. Alcanza una velocidad máxima de 222 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y su consumo medio homologado ha quedado fijado en 1,6 l/100 km. Su conducción es una experiencia extraordinaria y la respuesta a las necesidades de un nuevo modelo social.

Desde la pantalla del salpicadero, el conductor puede elegir entre una conducción puramente eléctrica, una conducción híbrida, mantener la carga de la batería o cargar la batería.



Con gasolina y con electricidad ▼





El Audi A3 Sportback e-tron se conduce como cualquier otro Audi A3, pero añadiendo un importante plus de confort acústico, suavidad de marcha y aceleración. La tecnología híbrida enchufable es, a corto y medio plazo, la más realista cuando se trata de conseguir el menor número de emisiones y el consumo más bajo sin sacrificar nada. Te contamos cómo funciona.

Para disponer de hasta 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico, el e-tron se puede cargar en un enchufe doméstico



El motor de combustión que equipa el Audi A3 Sportback e-tron, es el extraordinario 1.4 TFSI con una potencia de 150 caballos y un par máximo de 250 Nm. Un propulsor que apenas supera los 100 kilos de peso gracias a que elementos como el bloque de cilindros o el cárter están fabricados en aluminio. Esta mecánica presenta los últimos avances tecnológicos para optimizar su funcionamiento y eficiencia, como una reducida fricción interna, turbocompresor, gestión térmica del motor...

La máquina eléctrica está situada entre el volante bimasa del motor de combustión y la

por su rapidez en el proceso de cambio de apenas unas centésimas de segundo y sin interrupción perceptible de la fuerza motriz.

Un embrague separador de nuevo desarrollo, conecta o desconecta el motor de combustión de la transmisión. Esto permite que el vehículo pueda ser impulsado por el motor eléctrico, por el motor de combustión o por ambos motores a la vez.

El e-tron cuenta con distintos programas de funcionamiento, tantos seleccionados a través de la tecla EV (Electric Vehicle), que da priori-

Cómo funciona

caja de cambios automática e-S tronic. La potencia máxima del motor eléctrico es de 75 kW (102 CV) y proporciona un par máximo de 330 Nm. Esta máquina es capaz de impulsar al A3 Sportback e-tron de forma puramente eléctrica, hasta una velocidad de 130 km/h. Además, el motor eléctrico también sirve como generador para la recarga de las baterías.

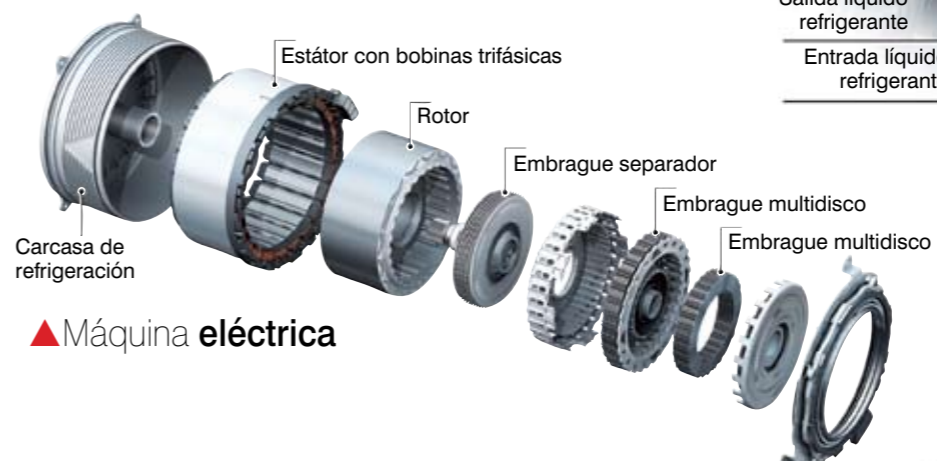
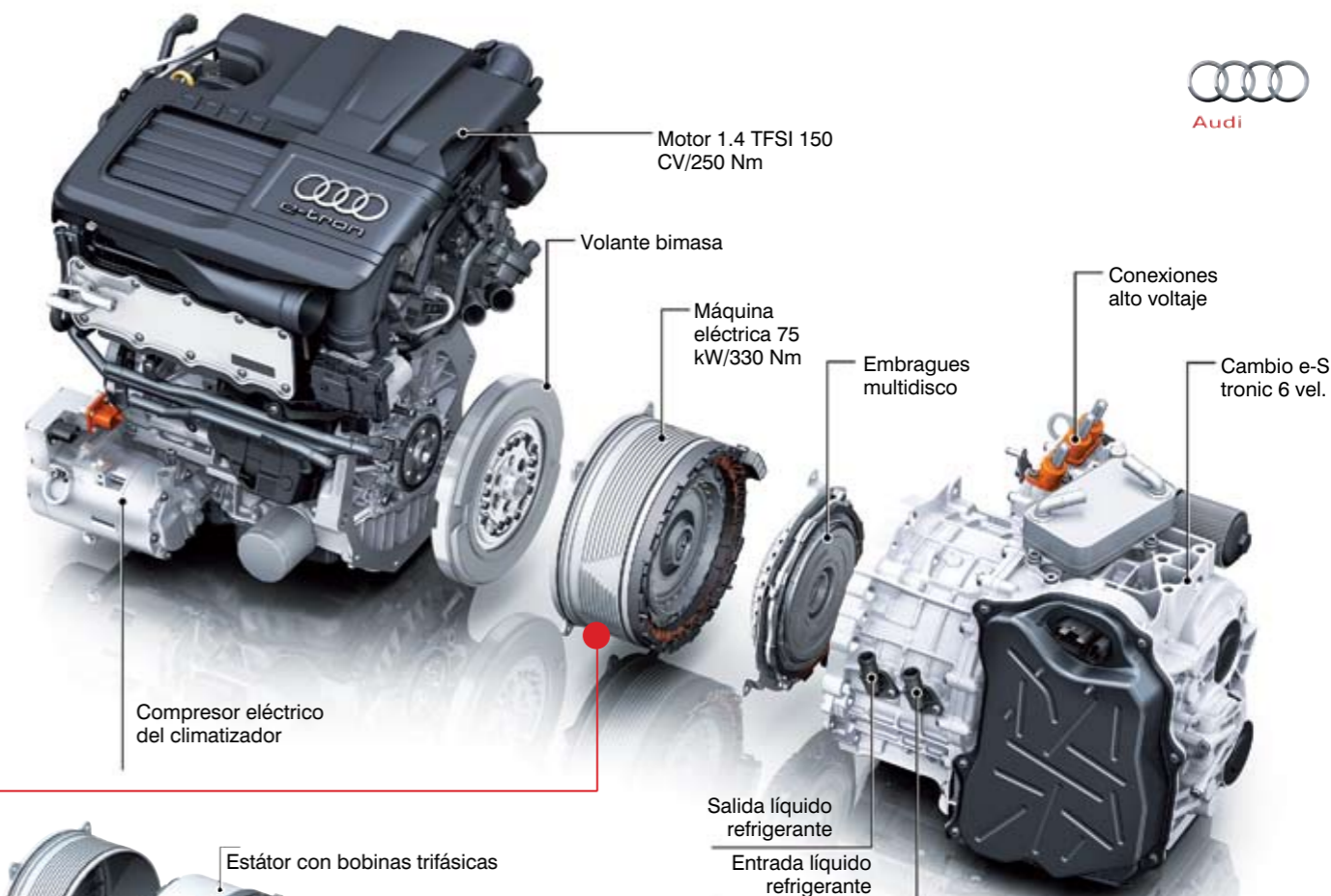
El tercer protagonista de esta obra de arte tecnológica es el cambio automático e-S tronic de 6 velocidades que es de nuevo desarrollo y extremadamente compacto. Como es habitual, este cambio de doble embrague se caracteriza

dad al funcionamiento en modo eléctrico, como según el programa de cambio seleccionado, ya sea con la palanca en 'D' para modo híbrido (eficiente), como en 'S' para modo deportivo.

Además, desde un menú en el MMI se puede seleccionar el modo 'hybrid hold', que permite reservar para más tarde la energía eléctrica acumulada en la batería eléctrica de alto voltaje. Esta función es muy útil para reservar la energía de la batería mientras circulamos por carretera, para utilizarla cuando se llega a la ciudad, normalmente el escenario en el que un coche gasta más combustible.



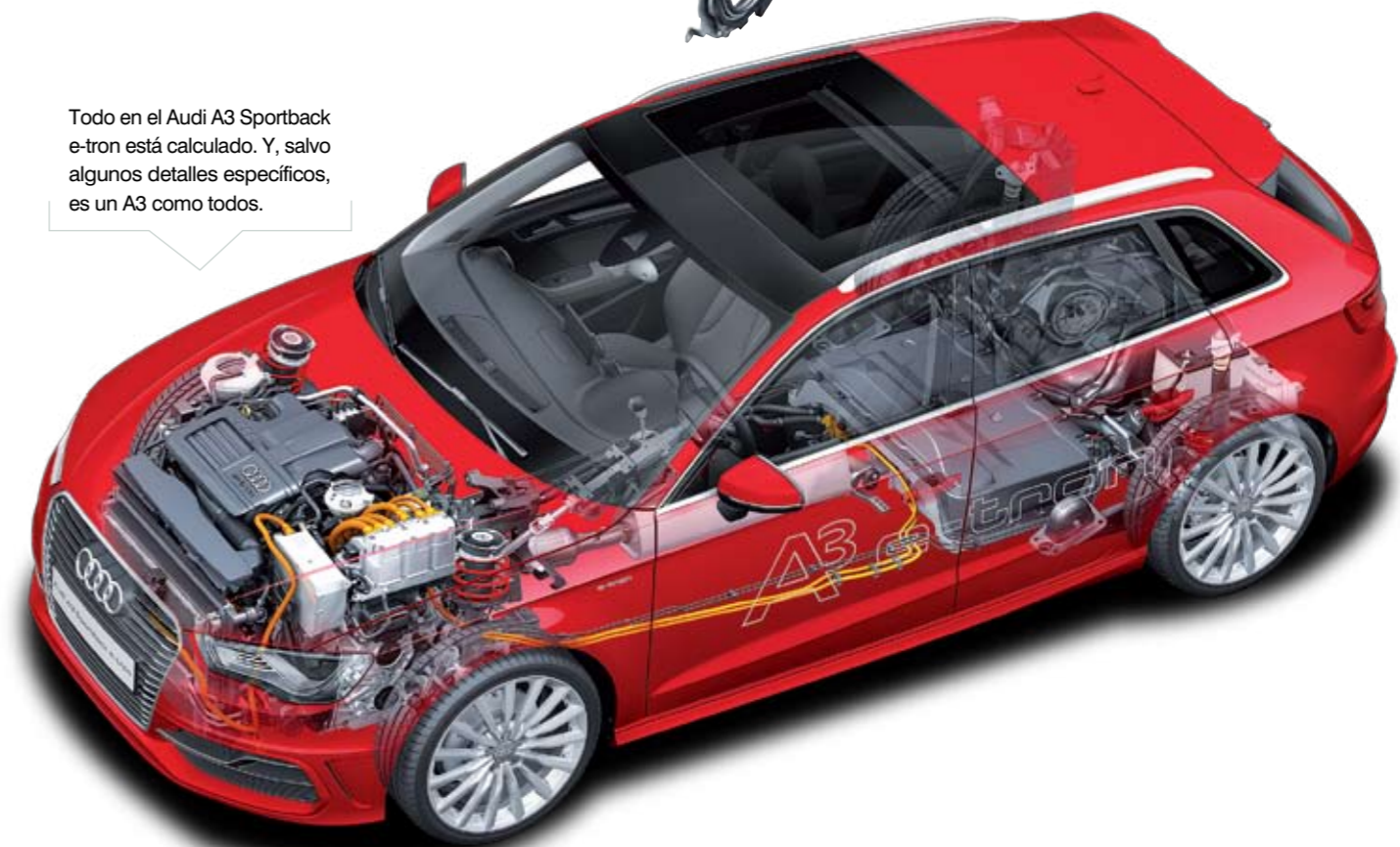
En marcha el e-tron puede ir recargando las baterías gracias a la recuperación de energía.



▲ Máquina eléctrica

Un motor de combustión y un motor eléctrico ▲

Todo en el Audi A3 Sportback e-tron está calculado. Y, salvo algunos detalles específicos, es un A3 como todos.



1.- Eficiencia

Sin sacrificar absolutamente ninguna de las virtudes que históricamente han llevado a Audi a la ventajosa posición que ocupa en la actualidad, el A3 Sportback e-tron consigue una eficiencia hasta hace poco considerada casi de ciencia ficción. Y es que el A3 más sostenible, pero a su vez más divertido, puede recorrer hasta 50 kilómetros con propulsión puramente eléctrica, emitiendo 0 gramos de CO₂. En modo híbrido, el consumo medio homologado para este modelo es de tan sólo 1,6 l/100 km y su autonomía total puede llegar hasta los 940 kilómetros. Estos datos avalan la gran eficiencia del A3 Sportback e-tron pero no suponen renunciar a aspectos como la deportividad, el confort, la idoneidad para el uso diario, etc.

4.- Idoneidad para el uso diario

Puede que hablar de versatilidad en un híbrido enchufable no sea lo más esperado por el lector, sin embargo que un modelo de estas características ofrezca versatilidad y pueda utilizarse a diario sin limitaciones es más importante de lo que se puede imaginar. Y es que gracias a su tamaño, su espacio para cinco ocupantes, su capacidad del maletero, sus prestaciones o su autonomía, el A3 Sportback e-tron combina, como todos los Audi, deportividad con eficiencia y todas las comodidades imaginables para el uso diario. Se puede enchufar o no y circular en modo eléctrico, pero el A3 Sportback e-tron puede realizar tanto trayectos cortos como desplazamientos de largo recorrido, por lo que puede convertirse perfectamente en el vehículo principal de un hogar.



Con el Audi A3 Sportback e-tron está disponible una App, A3 e-tron, que permite programar la climatización y la carga eléctrica desde un smartphone.

El Audi A3 Sportback e-tron es un compacto 'premium' cuya tecnología híbrida enchufable no requiere habilidades especiales de conducción, ni conocimiento técnico alguno. Es un A3 que se conduce como el resto de los A3, pero que esconde bajo sus entrañas una tecnología puntera que ayuda a la movilidad sostenible y ofrece una respuesta contundente a las nuevas prioridades sociales. Éstas son las cinco claves del nuevo Audi.

Las 5 claves del A3 Sportback e-tron

2.- Rendimiento

Si pensabas que un híbrido enchufable era sinónimo de ahorro pero también de prestaciones modestas y baja potencia, te vas a llevar una sorpresa con el A3 Sportback e-tron. La potencia conjunta total disponible de este modelo es de 204 caballos y su par máximo conjunto alcanza los 350 Nm, y queda muy cerca del ofrecido por el espectacular Audi S3 de 300 caballos. Por eso no es de extrañar que el e-tron acelere de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y alcance una velocidad máxima de 222 km/h. Además, su cambio automático de doble embrague permite realizar unos cambios rapidísimos para sacar el máximo partido a los dos motores.

5.- Calidad y fiabilidad

El Audi R18 e-tron quattro, el primer vehículo híbrido en ganar las 24 Horas de Le Mans en 2012, fue considerado por el jurado del Automobile Club de l'Ouest (ACO) como uno de los automóviles más importantes que han participado en Le Mans en todos los tiempos. Pero es que en sus diferentes evoluciones ha ganado también los dos años siguientes. Y como es habitual, los modelos de serie heredan parte de la tecnología probada en competición, la mejor manera de poner a prueba una nueva tecnología. El A3 Sportback e-tron ofrece la calidad de cualquier Audi y la fiabilidad del ganador de Le Mans.



3.- Diseño

El A3 Sportback e-tron se identifica claramente como un miembro de la familia A3, pero al mismo tiempo cuenta con características específicas y diferenciadoras, como por ejemplo la parrilla Audi Singleframe cromada o el difusor trasero con tubos de escape ocultos, que proporcionan al e-tron un aspecto inconfundible. A esto hay que añadir los emblemas, las llantas de aleación en diseño e-tron, los faros LED o el alerón en el techo.

El interior del A3 Sportback e-tron ofrece espacio para cinco ocupantes y un maletero con 280 litros de capacidad. La calidad, a todos los niveles, sigue siendo una constante.



El conductor del A3 e-tron puede seleccionar diferentes modos de conducción apretando la tecla 'EV'. El cuadro de instrumentos es específico e incluye 'power-meter' con emblema e-tron.



Con el Audi drive select el conductor elige la configuración que se ajusta a su conducción.

Opel Corsa Despierta interés

Más de 50.000 pedidos de la quinta generación del Corsa han recibido los concesionarios de la marca cuando el coche aún no ha llegado a los concesionarios. Acaba de iniciarse la fabricación en Figueruelas de la carrocería de tres puertas, apenas 15 días después de que entrará en producción la de cinco.

CEOE El sector apoya a Rosell

Los primeros en anunciarlo fueron los fabricantes (Anfac), pero también los concesionarios (Faconauto) y los fabricantes de equipos y componentes para automoción (Sernauto) apoyarán la candidatura de Juan Rosell a la presidencia de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE). La idea es mantener la continuidad para que se completen las reformas y cambios iniciados en su primer mandato para convertir la CEOE en una organización capaz de responder a las necesidades e intereses de los empresarios españoles en un entorno económico cada vez más competitivo y globalizado.

Motos Carné de coche y siniestralidad

La revelación de Anesdor (empresas de las dos ruedas) de que entre los conductores de 125 c.c. los carnés A1 protagonizan más accidentes que los B acaba con la acusación de que los conductores de coches que conducen motos son responsables del repunte de la siniestralidad en dos ruedas que vive Barcelona. Anesdor también explica que el segmento de 125 c.c. está infrarrepresentado en el to-



RESULTADOS SUZUKI

2015, el año de la recuperación

Suzuki es una marca que sigue creciendo a nivel global y que este año 2014 tiene previsto vender 2,8 millones de coches en todo el mundo, de los que 2,1 se venderán fuera del mercado interno. Muy diferentes son las cosas en mercados como el español, donde la crisis y la falta de una gama más completa han ido reduciendo la cuota de penetración de Suzuki en un país en el que llegó a vender 22.000 unidades en 2007.

En un mercado español que se espera llegue este año a las 850.000 unidades vendidas entre turismos y todoterrenos (con un aumento del 17,4 por ciento respecto a 2013), la marca japonesa va a vender 2.700 unidades, lo que supone una reducción del 15 por ciento respecto a 2013, además de arrastrar bajadas ininterrumpidas desde 2008.

Pero esta tendencia parece que va a cambiar ya que, según Juan López Frade, Director general

comercial y de Marketing de Suzuki Ibérica, «tenemos planes para darle la vuelta a la tortilla». Y es que la filial española de la marca japonesa se ha fijado las 4.000 unidades como objetivo para vender en 2015. Para ello tienen diseñado un plan de mejora y ampliación de la red y, sobre todo, esperan como agua de mayo la llegada de nuevos modelos que no tardarán en ir apareciendo. Y es que este mes de diciembre llega el nuevo Celerio y en febrero aterrizará en nuestro mercado la tan esperada nueva generación del Vitara. Por esas fechas el Swift recibirá un nuevo motor Dual Jet con dos inyectores, que tiene un funcionamiento mucho más eficiente. Ya en 2016, llegará un modelo del segmento B Plus, algo más grande que un Swift y en septiembre

de ese año Suzuki tendrá un todocamino en formato mini con la llegada de un modelo rival de, por ejemplo, el Fiat Panda Cross. En enero de 2017 se presentaría en sociedad el nuevo Swift y ese mismo año y no antes, la marca japonesa sustituiría su Jimny.

En cuanto a competición, Suzuki sigue apostando por el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, especialidad en la que este año Gorka Antxustegi ha logrado el tercer puesto absoluto y ha sido 1º de la División II y 1º de la Copa 2RM. El

► La nueva generación del Vitara estará a la venta en febrero.



◀ Este mes, el nuevo Celerio estará en el mercado.



▲ Juan López Frade, Director general comercial y de Marketing de Suzuki Ibérica confía en llegar a las 4.000 unidades en 2015.

año que viene se mantendrá la misma estructura en su 8ª edición con la participación de entre 15 y 20 participantes en la Copa Suzuki Swift.

tal de accidentes, puesto que representa el 56% del parque en la Ciudad Condal, mientras que su porcentaje de víctimas está muy por debajo.

Car of the Year Candidatos al título 2015

Son 31 los candidatos al Car of the Year 2015. Tras una

primera criba quedarán siete finalistas, que se conocerán el 15 de diciembre. Éstos son los modelos que integran la primera lista: Audi TT, BMW Serie 2 Active Tourer, Serie 2 y X4, Citroën C1, Peugeot 108 y Toyota Aygo, Citroën C4 Cactus, Jeep Cherokee y Renegade, Fiat 500X, Ford EcoSport y Mondeo, Hyundai i20, Infiniti Q50, Kia Soul, Lexus NX, Mercedes-Benz

Clase C, GLA y S Coupé, Mini, Nissan Pulsar, Qashqai y X-Trail, Opel Corsa, Porsche Macan, Renault Twingo, Smart fortwo y forfour, Skoda Fabia, Subaru WRX STI, Suzuki Celerio y VW Passat.

Neumáticos sin aire Ya se fabrica

Para producir el nuevo neu-

mático radial sin aire que Michelin pronto pondrá en el mercado, el grupo galo ha inaugurado la primera factoría del mundo de la que saldrán los neumáticos que no se desinflan. De las instalaciones de Piedmont, en Carolina del Sur (Estados Unidos) saldrán los X Tweel, que aún cubierta y rueda en una única y sólida unidad.

el puntazo

Hasta el 1.000 por cien llegan las diferencias por aparcar el coche en Madrid

Entre los 0,25 euros que cuesta dejar el coche 20 minutos en una plaza del SER a los 2,60€ que se llegan a cobrar por el mismo tiempo en un parking cercano hay una gran escala de cifras. Lo descubre el informe de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que señala que, salvo excepciones, siempre resulta más barato utilizar el SER, pero denuncia que el Ayuntamiento haya fijado las tasas en base al precio medio de los aparcamientos privados.

la imagen

Ford Mondeo: el primer híbrido español

Con el inicio de la fabricación del Mondeo Hybrid, la planta valenciana de Almussafes se convierte en la primera factoría española de coches en la que se hace un híbrido. El modelo, que también es el primer vehículo con esa tecnología que Ford hace en Europa, se pondrá a la venta antes de que finalice el año y está construido sobre la base de la nueva generación del Mondeo en el que se integran el propulsor de gasolina de 2.0 litros y el motor eléctrico, que mueve una batería de iones de litio de 1,4 kWh.



la frase

Rafael Prieto, Consejero delegado de Peugeot España.

«Con la prolongación del PIVE el mercado total podrá alcanzar el millón de unidades en 2014».

en breve

GESTIÓN INVERNAL
Imposibilitar que se aparque en zonas prohibidas y delimitar las áreas exclusivas para uso de peatones son las principales novedades para este invierno en el Puerto de Navacerrada.

PIEZAS USADAS
La asociación de vendedores y reparadores, Ganvam, recuerda que los talleres están obligados a entregar al cliente las piezas que han cambiado, salvo que el vehículo esté en periodo de garantía.

REVISIONES TOYOTA
39.700 unidades vendidas en España pasarán una revisión preventiva por un eventual defecto en el sistema de admisión del motor. Los modelos afectados son IQ, Yaris, Urban Cruiser y Corolla.

ECALL EN EUROPA
En dos semanas se sabrá cuándo será obligatorio el eCall en los coches que se vendan en Europa. Lo anunció la directora general de Tráfico en la cita internacional sobre el proyecto celebrada en España.

la cifra

200.000

vehículos eléctricos ha vendido la alianza Renault-Nissan, que ostenta el 58% de cuota de mercado en vehículos cero emisiones a nivel mundial. El hito se cumplió a principios de noviembre, casi cuatro años después del lanzamiento del Nissan Leaf, el primer eléctrico fabricado a gran escala en el mundo, que es también el modelo más vendido de la historia con esa tecnología.



CITROËN Excelente respuesta al C4 Cactus

Con 31.000 pedidos en Europa y 3.850 en España, la demanda del C4 Cactus desborda las expectativas iniciales, especialmente en España donde las previsiones colocaban entre 500 y 1.000 unidades las matriculaciones este año. Los datos los avanzaba Alfredo Vila, el director general de Citroën y DS en España y Portugal, sin ocultar su satisfacción por el éxito de un coche que se fabrica en Villaverde (Madrid) para todo el mundo, Vila también destacaba el efecto positivo que sobre el empleo y la economía española supone la acogida de un vehículo, que ha multiplicado por cuatro las previsiones de ventas y llevará a la planta de PSA a incrementar de nuevo la producción.

A ese respecto, como director de la factoría madrileña, Juan Carlos Robredo apunta que las 360 unidades diarias que se hacen hoy (C4 Cactus la mayor parte y Peugeot 207 CC) se convertirán en 450 el 9 de diciembre. Eso supone 40 nuevos empleos y cerrar 2014 con 60.000 vehículos, que en 2015 serán más de los 80.000 previstos inicialmente, a pesar de que a partir de marzo pasará a fabricarse únicamente el C4 Cactus.

PIVE y PIMA Aire Se oficializan las ayudas

Efectiva desde el 24 de noviembre, el Consejo de Ministros ha oficializado la prórroga del PIVE 6 junto al PIMA Aire 4. La renovación de las ayudas a los comerciales contará con 7,5 millones de euros y la novedad es la entrada de vehículos propulsados por gas.



La moda de los SUV no está limitada a las carrocerías 'todoterreno' que parece que todo lo pueden y que tanta seguridad transmiten a la gente, también los vehículos familiares tienen mucho que decir en este terreno.

Fotos: Raquel Muñoz Gómez

El todocamino familiar de Citroën

He tenido la oportunidad de probar un C5 Cross Tourer y voy a intentar transmitir las sensaciones que he podido percibir al conducirlo en diferentes terrenos. Cuando ves esta versión de C5 Tourer por primera vez hay varios detalles que te llaman la atención a primera vista.

Su carrocería sobreelevada y los protectores delantero y trasero que nos darán la tranquilidad al meternos en caminos de tierra sin miedo a romper nada, las protecciones plásticas en los faldones que se integran en los pasos de rueda, las barras de techo gris, las llantas de 18 pulgadas y las carcasas cromadas de los retrovisores.

Esta versión Cross Tourer se fabrica en un Nivel 2 'Millenium' con el motor HDI 160. La unidad que he probado disponía de caja automática de 6 velocidades, muy versátil y se adapta automáticamente al estilo de conducción y al perfil de la vía (posición D) y también nos permite ir en modo secuencial (posición M). Dentro de la posición D ofrece modo Sport o modo Nieve.

El nivel de equipamiento de serie en este



modelo es muy elevado sobre todo a nivel de seguridad activa y pasiva. Por citar las más relevantes diremos que equipa ABS, EBD, ESP, TCS, múltiples airbag, dirección asistida, luces diurnas por LEDs, techo panorámico de cristal, barras de techo, paquete

cromado exterior, climatizador automático de dos zonas, regulador y limitador de velocidad, ordenador de viaje, cuatro elevallas, cierre centralizado con mando, cámara de visión trasera, sensores de parking delanteros y traseros, sistema de navegación con pantalla de siete pulgadas, bluetooth y puerto USB. Y por supuesto el control de tracción inteligente, puesto a punto de manera específica para este modelo para mejorar la tracción en pistas de tierra, barro y nieve.

SUSPENSIÓN HIDRACTIVA III»» La esencia de Citroën

Esta suspensión optimiza el equilibrio entre confort y comportamiento del vehículo en diferentes condiciones de circulación y regula automáticamente la altura y la dureza en función de la velocidad y del estado de la vía por la que se circula.

Si se elige el modo Sport, la conducción será más dinámica dando prioridad al control de la carrocería, sabiendo que vamos en un vehículo familiar donde no prima la



Puedes ver más detalles de esta prueba del Citroën C5 Cross Tourer en... www.m16.in/696

◀ El Citroën C5 Cross Tourer demostró, durante un recorrido de fin de semana por tierras de Segovia grandes virtudes como vehículo familiar. Y además, no se arruga cuando hay que salir de la carretera.

pierde cualidades, cosa que no ocurre con un amortiguador normal que pierde eficacia a medida que envejece.

Todo esto unido al control de tracción hace que apenas tenga dificultades. Dicho control incrementa la tracción en superficies resbaladizas y es más que suficiente para encarar los obstáculos que nos podemos encontrar en pistas de tierra, teniendo la situación controlada al igual que lo haría un SUV. Cuando has probado este tipo de suspensión ya no te conformas con otra cosa.

POR TIERRAS»» Segovianas

Hicimos una escapada de fin de semana por tierras segovianas en familia. Nos encontramos con un vehículo familiar que nos permitió viajar cómodamente pues dispone de 5 amplias plazas así como de un gran maletero con 505 litros (bajo bandeja) que nos permitió transportar cómodamente el equipaje de toda la familia.

Es un vehículo muy rutero con un comportamiento inmejorable sobre el asfalto pues transmite una sensación de seguridad altísima. Hay que mirar el velocímetro para darnos cuenta de la velocidad porque tienes la sensación de estar parado. En tramos de montaña, las sensaciones son un poco diferentes, hay mayor balanceo de la carrocería pero el coche entra en curva perfectamente y no se mueve un ápice. Cuando abandonamos el asfalto y entramos en una pista de tie-



EL C5 CROSS TOURER UTILIZA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA CITROËN; Y CUANDO LA HAS PROBADO YA NO TE CONFORMAS CON OTRA COSA.

◀ El C5 Cross Tourer cuenta con un motor HDI de 160 caballos que en esta versión tenía cambio automático.

rra se mantiene la sensación de control, se desenvuelve magníficamente y lo más importante, si llegamos a zonas difíciles donde con un turismo normal no nos atreveríamos ni a acercarnos, con el C5 Cross Tourer lo afrontamos tranquilamente al igual que lo haríamos con cualquier SUV pues llegado ese momento elevamos la carrocería y gracias a la altura lograda y al control de tracción haremos el paso por zonas irregulares sin ninguna dificultad. Para mí representa perfectamente los valores de lo que el cliente de Citroën espera, comodidad, estabilidad y un buen equipamiento.

En conclusión, una bonita y agradable experiencia a bordo de un gran coche que me ha transmitido mucha seguridad y confort, más allá de definirlo como un 'crossover', me ha demostrado que es capaz de pasar por donde otros no pueden ni intentarlo y que no tiene nada que envidiar a la mayoría de los SUV que tanto éxito parecen tener en la actualidad.

conducción deportiva. A partir de 70 km/h baja automáticamente la carrocería para disminuir la resistencia aerodinámica, lo que favorece la estabilidad y el consumo. En cuanto al uso práctico puede bajar la carrocería por debajo de la altura normal para facilitar la carga del maletero.

Cuando afrontamos caminos difíciles la carrocería puede subir 6 cm (hasta 10 km/h) ó 4 cm (hasta los 40 km/h) para superar obstáculos. Con la máxima altura (28 cm de altura libre al suelo) es más alto que

muchos SUV y afronta obstáculos con igual o mejor facilidad que muchos de ellos.

Para los que pertenecemos a la familia Citroën y hemos crecido entre modelos de la marca tener en nuestras manos un modelo con suspensión 'Citroën' es algo que siempre nos emociona.

La ventaja de esta suspensión es que su mantenimiento es menos costoso que los amortiguadores convencionales. Utiliza un fluido sintético con revisión a los 5 años ó 200.000 km. Durante este periodo apenas



24 HORAS FORD CARRERA VIRTUAL

La Fundación Aladina ha ganado la primera edición de la Carrera Virtual 24 Horas Ford Continental, un preludio de las 24 Horas Ford que se ha disputado a través de la red social Facebook. Durante una semana, los 'me gusta' obtenidos por el Ford Mondeo virtual que representaba a esta Fundación le han servido para partir en primer lugar en la parrilla de salida de las 24 Horas Ford y ganar los 1.000 euros que aportaba a la carrera solidaria la marca Continental.

HYUNDAI HUECO PARA LA MÚSICA

El Hyundai Music Park vuelve a abrir sus puertas el próximo 4 de diciembre en Madrid (Centro Cultural Fernán Gómez) y el 10 de diciembre en Barcelona (Teatro Barts) para acoger



el concierto de la cantante Sole Giménez. La ex vocalista de Presuntos Implicados estrena su quinto disco en solitario: 'Cómo hemos cambiado'.

KIA



▲ Los fans de la saga X-Men tendrán la oportunidad de conseguir un DVD de su última película si adivinan en qué personaje está basado el coche.

EL SORENTO DE LOS X-MEN

El tenista español Rafa Nadal será el encargado de desvelar durante la celebración del Open de Tenis de Australia (19 de febrero-1 de enero) el Kia-Sorento X-Men. Este vehículo es un concept que la marca ha creado inspirándose en la película 'X-Men: Días del futuro pasado', que se estrenó este verano, y que servirá para

promocionar la llegada al mercado del filme en formato Blue-ray, DVD y Digital HD.

El Kia Sorento se convierte además en el modelo utilizado por los superhéroes en su lucha contra Magneto y los Centinelas (los 'malos' de la película), en una batalla que se podrá seguir a través del vídeo que lanzará

Kia en Youtube y Facebook, y en el que también es protagonista Rafa Nadal.

Además, los fans de la película podrán ganar un DVD de la misma participando en un sorteo en la página de Facebook de la marca y adivinando en qué personaje está basado el diseño del coche: Tormenta, Lobezno, Mística o Magneto.

+ en <http://bit.ly/KiaXmen>

+ en www.facebook.com/fordspain

+ en www.autoretro.es

ATENTOS A...

DEL 4 AL 8/12

Se celebra la 31 edición de **Auto Retro Barcelona**. Una de las novedades de este año será la instalación **Barcelona Classic Night**, en la que la marca Seat tendrá un especial protagonismo.



DEPORTE

Peugeot, que lleva 30 años vinculada al mundo del tenis, sigue con apoyando a las jóvenes promesas e incorpora a su 'equipo' a los tenistas Paula Badosa y Eduard Güell.

500 X Y DYNAMO

UN FIAT MÁGICO

Fiat se ha asociado con el famoso mago Dynamo para dar a conocer su nuevo crossover 500X. El popular ilusionista británico ha colaborado en un vídeo muy especial que podrán ver todos los asistentes a los eventos de pre-lanzamiento de este modelo



+ en <http://500x.fiat500.com>

+ en www.peugeot.es

WORLD GP BIKES LEGENDS

MOTOS DE LEYENDA

La calle londinense de Regent Street fue el escenario elegido para la presentación del World GP Bikes Legends, evento que reunirá a todos los amantes de las motocicletas de dos tiempos del 19 al 21 de junio de 2015 en Jerez de la Frontera.

Los pilotos Christian Sarron, Didier de Radigues, Wayne Gardner y Freddie Spencer fueron los encar-

gados de dar el pistoletazo de salida a este festival subidos a las mismas motos con las que lograron ser campeones.

El World GP Bikes Legends está reservado a motocicletas GP fabricadas entre 1980 y 2000 de 125, 250 y 500 cc. También habrá carreras de Sidecars y una prueba para motos de los años 60 y 70.



▲ Los campeones, Sarron, De Radigues, Gardner y Spencer, presentaron el World GP Bikes Legends en Londres.

+ en www.bonhams.com/departments/MOT-CYC

FIRMADA POR BENEDICTO XVI

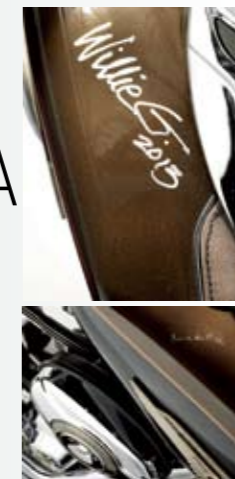
SALE A SUBASTA LA HARLEY DEL PAPA

Una Harley-Davidson firmada por el Papa Emérito Benedicto XVI se subastará el 5 de febrero en París a favor de una causa benéfica.

La Harley Davidson FLSTC 103 Heritage Softtail Classic que la casa de subastas Bonhams pondrá a la venta el próximo 5 de febrero en París es una de las dos motocicletas que la marca americana regaló al Papa Benedicto XVI con motivo del 110 aniversario de la marca. El Papa firmó en su momento los dos depósitos de las motos; una se quedó en el museo de la marca

en Milwaukee y la otra se le iba a entregar al Pontífice en 2013, pero Su Santidad abdicó y la entrega no se realizó.

Ahora, el Papa Francisco (que ya subastó su propia Harley-Davidson el pasado mes de febrero) ha decidido vender la de su predecesor y destinar el dinero de la puja a una ONG polaca que trabaja con niños y familias necesitadas.



▲ Se estima que el modelo saldrá a subasta con un precio de entre 15.000 y 25.000 euros.



▲ La Harley está firmada por el Papa Emérito Benedicto XVI.



CITROËN

CON EL BASKET EUROPEO

Citroën ha citado a los aficionados al baloncesto para que permanezcan atentos a sus páginas de Facebook y Twitter, donde publicará todas las acciones que tiene previstas como patrocinador de las máximas competiciones del basket europeo, la Euroliga y la EuroCup. La pa-

sada semana sorteo entradas VIP para asistir a la Euroliga y promete muchas más promociones a lo largo de la competición.



+ en www.facebook.com/citroen.es

ECOMOVILIDAD

Con el proyecto 'Un nuevo concepto de movilidad', Francesc Clar López ha ganado el concurso organizado por la **Fundación Renault para la Movilidad Sostenible**.

¿SABÍAS QUE...?
BP pone en marcha, en su red de estaciones de servicio en España, las nuevas ventajas del ValeAhorroBP, que ofrece a sus clientes la posibilidad de conseguir hasta 16 euros al mes al presentar su tarjeta BPpremierplus registrada en el momento del repostaje.



CARLOS SAINZ HA PASADO POR TODOS LOS ESCALONES DE LA COMPETICIÓN. SU ÚLTIMO LOGRO, VENCER EN LA FÓRMULA RENAULT 3.5



◀ En 2013 participó en GP3, pero el triunfo, y el volante en Toro Rosso, fue para su compañero Daniel Kvyat. Ahora heredará su puesto en la escudería italiana.

▼ El piloto español junto a Helmut Marko, contemplan el monoplaza de Toro Rosso.



Sangre, sudor... y la Fórmula 1

La confirmación de Carlos Sainz en Toro Rosso fue la culminación a una larga e intensa temporada, donde la incertidumbre fue también gran protagonista. A partir del próximo año, el piloto español entrará en una dura pugna deportiva contra Max Verstappen y en el seno de Red Bull para demostrar que puede tener una larga carrera en la Fórmula 1.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Estoy seguro de que tomarán la decisión correcta y, obviamente, me gustaría que fuera yo». Así remataba Car-

los Sainz su jornada de entrenamientos con Red Bull en Abu Dhabi, la pasada semana, esperando que tras una intensa temporada todo se resolviera a su favor. Dos

días después, el fabricante de bebidas austriaco anunciaba el fichaje de Carlos Sainz.

«Carlos lleva bastante tiempo siendo parte del Red Bull Junior Team», explica-

ba Helmut Marko en el comunicado del anuncio de su fichaje, «tuvo algunos altibajos, pero nos convenció ganando el título de las World Series de este año con el récord de siete victorias. Tal vez Max Verstappen fue un poco más sorpresa, pero si surge un talento, tienes que ir a por él. Realizó también un buen test en Abu Dhabi, y demostró que está listo para la Fórmula 1. Estoy deseando ver a estos jóvenes en su primera temporada y estamos

seguros de que lo van a hacer muy bien. Todo se ve muy prometedor».

La incertidumbre duró hasta el último momento, el test de Abu Dhabi de la pasada semana. Al final, la historia del fichaje de Sainz parecía antojarse un intento de alargar en el tiempo una decisión que debía ser lógica con sus antecedentes, pero que ha estado colmada de incertidumbres para el piloto español.

«El test de Abu Dhabi fue



◀ Durante la presentación celebrada en Madrid, Carlos Sainz Jr. dejó claro su objetivo: «ser un día campeón del mundo de F-1 con Red Bull».

realmente lo que nos confirmó que era el hombre adecuado para el asiento, confirmó que está listo para la Fórmula 1», declaraba Helmut Marko, «tuvo un test exitoso, hizo cien vueltas, la velocidad fue buena, hizo todo lo que se esperaba de él, así que diría que fue la elección natural».

No todo fue siempre tan obvio durante los últimos meses. El fabricante austriaco de bebidas le complicó la vida a Sainz como a ningún otro piloto del Red Bull Junior Team en los últimos años. O, al menos, no fue tan directo con él como con otros jóvenes pilotos del pasado cuando éstos lograban



'ESPEJOS' SU PADRE Y ALONSO, DOS REFERENTES PARA SAINZ JR



▲ El piloto madrileño se convirtió la pasada temporada en el ganador más joven de las World Series by Renault, además de lograr el récord de victorias, aunque no lo tuvo fácil. Arriba, con el Rey Juan Carlos y Fernando Alonso, en Abu Dhabi, y junto a su padre.



los objetivos establecidos por Red Bull, como también fue el caso de Sainz.

«Sería un palo, un palo muy gordo, porque después de lo que he conseguido este año, que no me confirmen, desde mi punto de vista y hacia adentro, sería una injusticia porque creo que no he podido hacer más para merecérmelo. Y vería la Fórmula 1 con otros ojos», llegaba a comentar recientemente en una entrevista el propio Sainz, prueba de sus dudas durante los últimos meses a pesar de lograr el título de las World Series del 2014.

Sainz llegaba a la presente

tras una temporada difícil en 2013. No había logrado el título en GP3, y fue su compañero Daniil Kvyat quien dio el salto a Toro Rosso. Sainz sólo tenía una posibilidad de dar el salto a la Fórmula 1 ganando el título de las World Series en 2014. Incluso su continuidad en el Red Bull Junior Team también estaba en juego de no lograrlo.

Tras el doblete logrado en Bélgica, a mitad de temporada, Sainz tenía encaminado el título a mitad de año con casi 50 puntos de ventaja y un dominio total en el certamen. El golpe de 2013 había espoleado al piloto madrileño,

que elevaba más si cabe su nivel y rendimiento tanto en la pista como fuera de ella. Cuando la recta final de la temporada parecía una tranquila pendiente para rematar la victoria final, todo se complicó.

En Rusia los resultados no fueron buenos para Sainz, y Roberto Merhi comenzó su fantástica explosión y a recortar diferencias. A continuación, llegó el mazazo más duro de todos: Red Bull anunciaba a Max Verstappen como piloto de Toro Rosso en 2015. Una bomba inesperada, ya que el adolescente holandés llevaba tan sólo media

temporada de monoplazas a sus espaldas. Y con el fantástico papel que Kvyat estaba llevando en el equipo italiano, se cerraban de manera inesperada las puertas de la Fórmula 1 para Sainz.

La cita húngara de las World Series complicó más el panorama. El madrileño encajó el golpe y no pasaba por su mejor momento cuando Mehri recortó la diferencia a 16 puntos tras las dos carreras celebradas en Hungaroring. Paul Ricard, penúltima carrera de la temporada, se antojaba un cara o cruz. Pero el madrileño respondió magníficamente en el momento

el vino que hace
Amigos



TORRE de BARREDA

 **TORO ROSSO CON VERSTAPPEN SERÁN EL EQUIPO MÁS JOVEN**



▲ Toro Rosso seguirá con su objetivo de ser semillero de pilotos. La próxima temporada Max Verstappen y él formarán la escudra más joven de la parrilla. El madrileño aprovechará la salida de su antiguo compañero Kvyat (foto de la derecha) con destino a Red Bull.



más crítico y logró el doblete que prácticamente sentenció el campeonato.

Por el camino hubo posibilidades de dar el salto a Caterham para ganar experiencia, una opción del gusto del propio Marko pero un peligro desde el punto de vista deportivo y financiero, como luego pudo comprobarse. Quedaba entonces saber qué iba a deparar el futuro a Sainz. Red Bull no daba señal alguna.

Sainz y su entorno comenzaron a sondear otras opciones para descubrir las

enormes cantidades exigidas para acceder a un volante medio. Caterham y Marussia se despedían, Lotus y Force India renovaban a sus pilotos... Fuera de Red Bull, no había opciones.

Todo comenzó a cambiar cuando Sebastian Vettel anunció su marcha a Ferrari y Red Bull promovió rápidamente a Kvyat al primer equipo. Pero si se abría una ventaja de oportunidad, desde Red Bull se encargaban de velarla. Cuando fichó a Verstappen también se anunciaba el adiós de Jean Eric Vergne

del equipo italiano. Sin embargo, desde Red Bull se lanzaba al aire el interés sobre el piloto francés ahora como posible 'tutor' técnico y referencia para el joven Verstappen en 2015.

Pero llegó el test de Abu Dhabi, que en realidad era un premio por ganar las World Series. Sainz había de pasar un último examen. Y lo hizo con nota. Se cumplió al final la elección natural que el piloto español debía haber sido desde el comienzo dada la filosofía y antecedentes de Red Bull. Por el camino, Car-

los Sainz, sin embargo, hubo de sufrirlo.

«La próxima foto que ponga juntos ha de ser en una parrilla de salida de F-1 con la visera bajada, OK?». El pasado agosto, Fernando Alonso lanzó un 'tuit' con una foto de un Carlos Sainz todavía niño, cuando empezaba en el karting. Era una muestra de apoyo público después del anuncio del fichaje de Verstappen. El asturiano acertó. Esa foto se hará finalmente realidad en el próximo Gran Premio de Australia. Ambos en la parrilla de salida, y con la visera bajada.

siguenos    



Nuevo



Kreny Bombóm
exquisito bocado de chocolate y crema

Tu tienda de dulces y mantecados **on-line**
www.elpatriarca.com
de Estepa



STOCK CAR V8 BRASIL



Barrichello vence de nuevo

El expiloto de Fórmula 1 Rubens Barrichello acaba de sumar otro éxito a su carrera: el del certamen brasileño de Stock Car V8, donde compite frente a otros 'ex F1' como Luciano Burti, Antonio Pizzonia o Ricardo Zonta. El brasileño no ganaba un título desde la F-3 británica de 1991.

FIA GT3 2015

Cadillac desvela el **ATS-V.R**

La marca de lujo de General Motors ha presentado el ATS-V.R, un coche de competición con motor 3.6 Twin-Turbo V6 de 600 CV que cumple las especificaciones FIA GT3, exigidas en los 30 diferentes certámenes de Resistencia que se disputan en el mundo. Debutará en 2015.



RALLYS 2015



Así será el **Skoda Fabia R5**

Aunque Skoda lo ha mostrado en el Salón de Essen aún como Fabia R5 Concept Car, la nueva máquina de la firma checa para los rallies está casi lista, y será homologada a mediados de 2015. Tiene un motor 1.6 Turbo, pesa 1.230 kilos y lleva cambio secuencial de cinco marchas.

RESISTENCIA

Kristensen se despide de la competición

En el podio. Así se despide de la competición Tom Kristensen, el deportista danés más grande de la historia y el piloto récord de las 24 Horas de Le Mans, una carrera legendaria que ha ganado en nueve ocasiones. La última prueba disputada por Kristensen, de 47 años, ha si-

WEC INTERLAGOS



▲ Arriba, el Porsche 919 Hybrid ganador, pilotado por Romain Dumas, Neel Jani y Marc Lieb. A la izquierda, uno de los Toyota TS040 Hybrid pasa por meta.

el TS040 Hybrid pilotado por Davidson y Buemi, y la cuarta del compartido por Wurz, Sarrazin y Conway, la casa japonesa rubricaba el año con el título de Marcas, que suma al de Pilotos logrado hace semanas por Buemi y Davidson. El Porsche ganador, con Dumas, Jani y Lieb al volante, sacó sólo 170 milésimas en la meta al primero de los Toyota, y una vuelta al Audi de Kristensen, Di Grassi y Duval.

Primer triunfo de Porsche y **Mundial de Constructores para Toyota**

El Mundial de Resistencia se cerraba en Interlagos, junto a Sao Paulo, y allí Porsche conseguía la primera victoria de la temporada, éxito del 919 Hybrid que, sin embargo, quedó eclipsado por tres hechos. El primero, el

accidente sufrido por Mark Webber con el segundo Porsche cuando sólo habían transcurrido 26 minutos de carrera, y que acabó con el ex piloto de F-1 en el hospital por precaución. La atención se centraba también en

Tom Kristensen, pues la estrella danesa de Audi había anunciado que ésta sería su última carrera. Y, por último, Toyota también se reservaba su momento de gloria en la pista carioca, pues con la segunda plaza lograda por



▲ En la categoría GTE Pro la victoria fue para el Aston Martin de Turner y Mucke, que finalizaron en la séptima plaza absoluta. A la derecha, el Porsche de Mark Webber tras el accidente. El australiano salió por su propio pie, pero fue conducido al hospital.



▲ El danés Tom Kristensen es el piloto récord de Le Mans, con nueve victorias.

do la que cerraba el Mundial de Resistencia en el circuito brasileño de Interlagos, y allí lograba el tercer puesto al volante del Audi R18 e-tron quattro que esta temporada ha compartido con Lucas di Grassi y Loic Duval. Kristensen ha terminado el WEC 2014 en sexta posición, empatado a puntos con los pilotos de Porsche Lieb, Jani y Dumas, y con su compañero Di Grassi.

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

Nissan y la movilidad sostenible

EL TRANSPORTE EN LAS CIUDADES INTELIGENTES

Como única marca automovilística en el Smart City Expo World Congress, el fabricante japonés acercaba a los expertos en movilidad participantes en ese foro sus soluciones libres de emisiones y las ventajas que ofrecen. Sus dos modelos cero emisiones, los eléctricos Leaf y e-NV200, sirvieron de ejemplo del papel central que jugarán los vehículos 100% eléctricos en el desarrollo de esas ciudades inteligentes, libres de contaminación y ruido.

De definir los retos que deberá afrontar el transporte urbano del futuro se encargaron los participantes en la mesa redonda organizada por Nissan, con una conclusión unánime: instituciones, empresas eléctricas y fabricantes de automóviles deben colaborar. Además, es necesario ofrecer incentivos para promover la utilización de los vehículos más sostenibles. Y para alcanzar ese 90% de reducción de las emisiones de CO₂ que se pretende de aquí a 2050, tres son los ejes fundamentales según Francisco Carranza, de Nissan Europe: los eléctricos o de pila de combustible de hidrógeno, los conectados y compartidos y los autónomos.



RENTING

CAMINO DE LA RECUPERACIÓN

La crisis queda atrás y el sector comienza a remontar. Es una de las conclusiones de la IV Convención de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), sector que confía en cerrar el año con un incremento de flota que ronde el 3%. Como presidente de AER, Agustín García explicaba que, con 413.000 vehículos, la flota de renting en España está en niveles de 2004 y que el punto más alto se registró en septiembre de 2008 cuando se llegó a las 580.000 unidades. El presidente también destacó que la recuperación pasa por otorgar más importancia a las necesidades del cliente.



KIA KITUR **Embajadores de excepción**

Con la participación de Rafa Nadal, Ho Sung Song, el presidente de Kia Motor Europa, y la directiva de la filial española, se dio el banderazo de salida a las dos nuevas y modernas instalaciones de Kitur en la comunidad de Madrid. Son concesionarios Kia ubicados en el número 36 de la calle Sinesio Delgado de Madrid (más de 6.000 metros cuadrados) y en el polígono El Carralero del

municipio madrileño de Majadahonda (1.500 m²). Dada su superficie, el primero de ellos se convierte en uno de los puntos de la red Kia más grande e importante de España, reflejo de la positiva evolución de una marca que consigue de enero a octubre vender un 40% más que en esos diez meses del pasado año. Allí, junto a la gama convencional del fabricante coreano, se puede cono-

cer el nuevo Soul Eléctrico, que acaba de llegar a España y es el primer 100% eléctrico de la marca que se vende fuera del mercado local. Kitur forma parte del grupo Conquero, el mayor distribuidor de Kia en España, que añade su presencia en Madrid a las insta-



▲▲ Rafa Nadal, Ho Sung Song y Ricardo Contreras de Kitur, protagonizaron la apertura de las nuevas instalaciones de Madrid.

laciones con que cuenta en Andalucía. Su plantilla la integran 120 empleados y colaboradores, repartidos entre los diez puntos de venta Kia que hay en la actualidad. En 2014, Kitur vendió 1.600 Kia y atendió a más de 8.000 clientes.

Jóvenes Con el coche de papá

La mitad de los conductores con menos de 25 años sin coche propio utilizan el de sus padres, que son los que se lo han comprado al 38% de los que sí lo tienen. Son datos del estudio realizado por Coches.net, que coloca en el 31% los conductores de 18 a 25 años capaces de pagar su primer vehículo, en contraste con el 68% de los mayores de 55 años que pudieron hacerlo cuando eran jóvenes. El análisis de las tendencias entre las distintas generaciones no muestra diferencias en el predominio del coche de ocasión como primera compra, pero sí en lo que al seguro se refiere, por las dificultades que tienen los conductores noveles, cuya media de edad en tener carné y coche ha bajado dos años, colocándose en los 19.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo -aunque con un número reducido de datos- que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.

Abarth Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.7500. Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98595100. Garantías: Dos años sin límite de km. Read more about Abarth.

Table listing Abarth models such as 500 1.4 16v T-Jet 135cv, 500 1.4 16v T-Jet 135cv, etc.

Alfa Romeo Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.7500. Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98595100. Garantías: Dos años sin límite de km. Read more about Alfa Romeo.

Table listing Alfa Romeo models such as 4C 1.7 TB 240CV TCT, M10 T.3 JTDm 85CV S&S Distinctive, etc.

Audi Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / Dela Sella Editorio. Genim Polígono Masnou 08200 (Pais de llobregat) (Barcelona). Teléfono: 94202929. Garantías: Dos años sin límite de km. Read more about Audi.

Table listing Audi models such as A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin2, A1 1.6 TDI 105cv Ambition, etc.

Table listing various car models and their specifications, including A1 1.6 TDI 105cv Attraction, A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin, etc.

Table listing various car models and their specifications, including A3 2.0 TDI 184cv clean diesel Attraction, A3 2.0 TDI 184cv Adrenalin, etc.

Table listing various car models and their specifications, including A3 Sportback 1.4 TFSI 125cv Ambition, A3 1.2 TFSI 105cv Adrenalin, etc.

AUDI SELECTION :PLUS

Ventajas de ocasión en Barcelona

En el Salón de Ocasión, que se celebra hasta el 8 de diciembre en el recinto ferial de Muntjuïc (Barcelona), Audi Selection :plus ofrece condiciones especiales. A la calidad y garantía que ofrecen las unidades que integran el programa de la marca de los cuatro aros, se unen una financiación especial con un descuento de 1.700 € y cuatro años de mantenimiento o 60.000 kilómetros. Además, se pondrán a la venta algunos

A1 1.2 TFSI de tres puertas por 11.995 euros, si se aplaza el pago con Audi Financial Services. En http://www.audifieriaocasion.es se puede disponer de entradas gratuitas.



Aprovecha el Salón: A1 1.2 TFSI 3p por 11.995 euros

NEUMÁTICOS: FINANCIAR SIN INTERESES. Pagar las ruedas en tres meses sin intereses es la oferta que hace Midas a los usuarios que deban cambiar los neumáticos de cara a contar con ese elemento de seguridad fundamental en buen estado durante los complicados meses de invierno. A eso se añade la Garantía Antipinchazos, que supone la reparación gratuita de los pinchazos que se produzcan durante la vida útil de las cubiertas. La información sobre la promoción se puede consultar en www.midas.es.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing car models and specifications, including A3 Sedan 2.0 TDI 184cv clean Str quat Attraction, A3 Sedan 2.0 TDI 184cv clean d Attraction, etc.

Table listing car models and specifications, including A4 1.8 TFSI 170cv quattro, A4 1.8 TFSI multitrónic S line edition, etc.

Table listing car models and specifications, including A5 Coupé 2.0 TDI 163cv ultra, A5 Coupé 2.0 TDI clean diesel 190 quat Stro, etc.

Table listing car models and specifications, including A5 Sportback 2.0 TDI clean diesel 190 quat, A5 Sportback 2.0 TDI clean diesel 190cv, etc.

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

Table listing car models, fuel types, and prices. Includes columns for 'Tipo de combustible', 'Modelo', 'Precio en euros', 'Consumo (l/100km)', and 'Potencia (CV)'. Models include various VW, Skoda, SEAT, Peugeot, Citroën, Renault, and others.

ARVAL

VEHÍCULOS PARA PASCUAL La compañía del Grupo BNP Paribas especializada en renting gestionará los 300 vehículos impulsados por Gas Licuado de Petróleo (autogás) o diésel mejorado con los que Pascual renueva la mitad de su flota. El objetivo de la compañía arandina, referente en el sector de la alimentación, es mejorar la calidad del aire y reducir la huella de carbono.

GOODYEAR Mayor seguridad en invierno

La novena generación de la gama UltraGrip ya está en el mercado y, en función del tamaño, se ofrece con dos dibujos diferentes. El nuevo neumático de invierno de Goodyear está disponible en 33 medidas en un rango de entre 14 y 16 pulgadas, puesto que se dirige a los coches pequeños, con un precio que oscila entre los 79 y los 166 euros. Sobre la generación anterior, mejora el rendimiento en nieve, ofreciendo una buena respuesta tanto en curvas como al frenar y acelerar; la mezcla especial

del compuesto también mejora prestaciones y adherencia en condiciones invernales. El fabricante recuerda que cuando el termómetro baja, también lo hace la presión de los neumáticos (medio kilo por cada 10º).



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

Table listing car models, fuel types, and prices. Includes columns for 'Tipo de combustible', 'Modelo', 'Precio en euros', 'Consumo (l/100km)', and 'Potencia (CV)'. Models include various VW, Skoda, SEAT, Peugeot, Citroën, Renault, and others.

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like Dacia Logan, Dacia Sandero, Dacia Duster, etc.

Fiat logo and contact information for Fiat Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27001, 28014 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 918615700.

DS logo and contact information for DS Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo, 62, 28007 Madrid. Teléfono: 915891000.

Continuation of the car price table, listing models like Fiat 500, Fiat Panda, Fiat Duster, Fiat Tempra, etc.

Continuation of the car price table, listing models like Ford Focus, Ford Fiesta, Ford Puma, Ford EcoSport, etc.

Ford logo and contact information for Ford Fabricante/Importador: Ford Automóviles España S.A. C/ Caléndula, 19, 28019 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 625 428.

Continuation of the car price table, listing models like Dacia Logan, Dacia Sandero, Dacia Duster, Dacia Duster Stepway, etc.

Ferrari logo and contact information for Ferrari Importador: Ferrari Motor Sales S.p.A. P.O. Castellana, 50, 00166 Arezzo, Italia. Teléfono: 39 0522 4631.

SUZUKI IBÉRICA

CAMBIO DE AGENCIA Suzuki Ibérica ha confiado su cuenta de publicidad a VCCP Spain, agencia que se encargará de la planificación estratégica y el desarrollo creativo de las campañas de la marca. También cubrirá las necesidades de comunicación de los concesionarios de Suzuki y la planificación y la compra de medios de las campañas. Suzuki agradece a Eureka y SCM los servicios prestados en los últimos años.

NISSAN
Más tecnología y diseño en un nuevo acabado

Con la aspiración de conquistar la mitad de las ventas del nuevo Qashqai llega a la gama del 'crossover' más popular en España el acabado 360, que sustituye al antiguo N-TEC y destaca por su equipamiento tecnológico. Disponible con el DIG-T de 115 CV y

los dCi de 110 y 130 CV, asociados a transmisión automática Xtronic y el sistema All Mode 4x4i, el precio parte de 20.200 euros, con campaña promocional y PIVE. En un equipamiento único en su segmento, no faltan cámara de visión 360º, escudo de protección

inteligente, retrovisor interior con sistema anti-deslumbramiento automático o NissanConnect.



Qashqai 360, desde 20.200€

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

Large table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like Dacia Logan, Dacia Sandero, Dacia Duster, Dacia Duster Stepway, etc.

Siguenos en:



“Comparador gratuito de precios de coches nuevos” en distintos concesionarios. Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo. www.cochesyconcesionarios.com 902 363 167

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). Rows include Hyundai models like KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 Trend, Tucson 1.6 CRDi 110CV, and various other models.

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). Rows include Kia models like Picanto 1.0 CVT 69cv Basic, Niro 1.6 CRDi 136CV, and various other models.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Header: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros

Header: Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing car models and prices, including Range Rover Evoque variants (e.g., 2.2L TD4 150CV, 4x4 Prestige).

Table listing car models and prices, including Range Rover 4.4 SDV8, Range Rover Sport, and Range Rover Evoque variants.



Importador: Lexus España D.A.S.L. Avda. Burgu, 16, 28050 Madrid. Teléfono: 902 300 033.

Table listing Lexus models and prices (e.g., CT 200h Eco, CT 200h Executive, CT 200h Executive + Navbox).



Importador: Ferrari/Maserati Iberia S.A. Pso. de la Castellana, 50, 6º 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480.

Table listing Maserati models and prices (e.g., Ghibli 3.0 V6 DS 275cv RWD, GranTurismo 4.7 V8 Sport).

Table listing Mercedes-Benz models and prices (e.g., MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury, MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style).

Table listing Mercedes-Benz models and prices (e.g., MX-5 Roadster Coupe 1.8 Style, MX-5 Soft Top 1.8 Style).



Importador: Mercedes-Benz España S.A. Avda. de Bruselas, 30, 28000 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914 666 000.

Table listing Mercedes-Benz models and prices (e.g., A 180 CDI AMG Line, A 180 CDI Style, A 180 CDI Urban).

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Header: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros

Header: Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing car models and prices, including CL A 200, CLA 200 AMG Line, CLA 200 Urban, CLA 250 AMG Aut.

Table listing car models and prices, including C 200 Sport Estate, C 250 Avantgarde Estate, C 250 Elegance Estate.

Table listing car models and prices, including E 300 BlueTEC Elegance, E 300 BlueTEC, E 300 BlueTEC 4MATIC.

Table listing car models and prices, including CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake, CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like MINI, Mitsubishi, and Nissan.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like Opel, Citroen, Peugeot, and Renault.

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 such as Zafira Tourer, Mokka, Antara, and Peugeot Ion.

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 such as Scenic, Megane, Ibiza, Golf, and Seat.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdechocbes.motor16.com

Table listing car models and prices for brands Skoda, Smart, and Ssang Yong, including columns for Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo, and Potencia.

SMART

CON BUEN HUMOR

El humor de Leo Harlem y la magia de Jorge Luengo centraron la presentación en Madrid de los nuevos Smart fortwo y forfour, que ya están disponibles en las exposiciones de Mercedes-Benz...



y pionero de una marca, que conjuga funcionalidad y emoción.

SEAT ..Y ahora, con gas natural

La marca española da entrada al gas natural en su gama con la llegada a los concesionarios de los nuevos Mii y León, que combinan ese combustible más barato y ecológico con gasolina y están disponibles con acabado Reference o Style...

que se aplican al compacto. A ese ahorro se puede sumar el PIVE y las diferentes ayudas con que algunas comunidades autónomas potencian las soluciones más ecológicas. En

ambos modelos hay paquetes especiales para completar el equipamiento.



Table for SEAT Mii ECOFUEL showing prices for 1.0 68 CV Ecofuel St&Sp Reference (12.240 €) and 1.0 68 CV Ecofuel St&Sp Style (13.610 €).

Table for SEAT LEÓN TGI showing prices for León 5 puertas (21.310 €) and León ST (22.060 €), and León 5 puertas (22.940 €) and León ST (23.690 €).



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdechocbes.motor16.com

Table listing car models and prices for brands Subaru, Tata, Suzuki, and Toyota, including columns for Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo, and Potencia.

Main table listing car models and prices for brands Subaru, Tata, Suzuki, and Toyota, including columns for Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo, and Potencia.

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	POLO Sport 1.2 90cv BMT DSG	18.920	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 90cv BMT DSG	19.480	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 110cv BMT	17.940	4,8 110	
G	POLO Sport 1.2 110cv BMT	18.500	4,8 110	
G	POLO Sport 1.2 110cv BMT DSG	19.450	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 110cv BMT DSG	20.010	4,7 110	
G	POLO 1.4 TSI 150cv ACT Tech BlueGT	20.560	4,8 150	
G	POLO 1.4 TSI 150cv ACT Tech BlueGT	21.120	4,8 150	
G	POLO 1.4 TSI 150cv ACT Tech BlueGT DSG	22.050	4,7 150	
G	POLO 1.4 TSI 150cv ACT Tech BlueGT DSG	22.610	4,7 150	
D	BEEFLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT	23.000	4,3 110	
D	BEEFLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT	27.230	4,4 110	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT	29.000	4,4 110	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT	31.300	4,4 110	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT	26.120	4,3 110	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 110CV BMT	24.880	4,3 110	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT	31.680	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT DSG	33.950	5 150	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT	34.070	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT DSG	35.980	5 150	
D	BEEFLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT	33.650	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT DSG	35.560	5 150	
D	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT	31.910	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG	33.820	5 150	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT	27.750	4,6 150	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT DSG	30.570	4,8 150	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 150CV BMT	26.510	4,6 150	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 150CV BMT DSG	29.460	4,8 150	
D	BEEFLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT	28.270	4,6 150	
D	BEEFLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT DSG	31.290	4,8 150	
D	BEEFLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT	26.740	4,6 150	
D	BEEFLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG	29.710	4,8 150	
G	BEEFLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT	20.830	5,5 105	
G	BEEFLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT	25.230	5,6 105	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT	27.070	5,6 105	
G	BEEFLE Cabrio Karmann 1.2 TSI 105CV BMT	29.460	5,6 105	
G	BEEFLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT	24.050	5,5 105	
G	BEEFLE Design 1.2 TSI 105CV BMT	22.790	5,5 105	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT	29.750	6 150	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT DSG	31.620	5,7 150	
G	BEEFLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT	31.710	6 150	
G	BEEFLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT DSG	33.590	5,7 150	
G	BEEFLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT	29.970	6 150	
G	BEEFLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT DSG	31.850	5,7 150	
G	BEEFLE Design 1.4 TSI 150CV BMT	26.520	5,8 150	
G	BEEFLE Design 1.4 TSI 150CV BMT DSG	27.500	5,5 150	
G	BEEFLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT	27.650	5,8 150	
G	BEEFLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT DSG	29.480	5,5 150	
G	BEEFLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT	25.860	5,8 150	
G	BEEFLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT DSG	27.740	5,5 150	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	23.820	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.090	3,9 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.970	3,9 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 105cv BMT	23.340	3,8 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 105cv BMT DSG	22.710	3,8 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	21.600	3,8 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT DSG	22.220	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	25.480	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.100	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.370	3,9 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.990	3,9 105	
D	GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 110cv	22.290	3,2 110	
D	GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 110cv	22.910	3,2 110	
D	GOLF Bluetmotion Business & Nav 1.6 TDI 110cv	23.820	3,2 110	
D	GOLF Bluetmotion Business 1.6 TDI 110cv	23.390	3,2 110	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT	24.940	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	25.560	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.740	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT	30.470	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.220	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.840	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.010	4,4 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.630	4,4 150	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	18.940	4,9 105	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.560	4,9 105	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT	22.950	5,3 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.260	5 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.880	5 122	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	25.960	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	27.750	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	28.370	4,7 150	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv Bluetmotion Tech	30.480	4,4 105	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 160cv DSG	33.930	6,3 160	
G	GOLF Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG G11	39.600	7,7 210	
D	GOLF Cabrio 2.0 TSI 265cv DSG R	51.590	8,2 265	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.550	4,5 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	34.220	4,5 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.700	4,2 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	32.320	4,2 184	
D	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG G11 BMT	33.550	6,4 220	
D	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG G11 BMT	34.195	6,4 220	
D	GOLF 2.0 TSI 220cv G11 BMT	31.700	6 220	
D	GOLF 2.0 TSI 220cv G11 BMT	32.345	6 220	
D	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG G11 Performance BMT	35.290	6,4 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG G11 Performance BMT	35.935	6,4 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv G11 Performance BMT	33.430	6 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv G11 Performance BMT	34.075	6 230	
E	GOLF e-Golf ePower 15cv	35.500	115	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	39.690	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	40.360	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	41.880	6,9 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	42.525	6,9 300	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT	25.430	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT DSG	27.310	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110cv BMT	24.840	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110cv BMT	24.410	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT	23.940	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT	28.370	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG	30.240	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.830	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.740	4,7 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.780	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	32.790	4,7 150	
G	GOLF SPORTSVAN Edition 1.2 TSI 110cv BMT	21.020	5,1 110	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT DSG	24.270	5,4 125	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT DSG	26.130	5,2 125	
G	GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT DSG	29.290	5,5 150	
G	GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT DSG	31.130	5,4 150	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT	24.530	3,9 105	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.410	4 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT	23.710	3,9 105	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 105cv BMT	23.280	3,9 105	
D	GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.820	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.960	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	28.830	4 105	
D	GOLF Variant Bluetmotion Business	23.820	3,3 110	
D	GOLF Variant Bluetmotion Business&Nav 1.6 TDI 110	24.240	3,3 110	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.260	4,2 150	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.050	4,5 150	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT	31.320	4,8 150	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.690	4,2 150	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	30.460	4,5 150	
G	GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT	20.170	5 105	
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 125cv BMT	23.700	5,3 122	
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	24.600	5,1 122	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 150cv BMT	27.910	5,3 140	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 150cv BMT DSG	28.630	5 140	
D	JETTA 1.6 TDI 105 DSG Advance Bluetmotion Tech	22.540	4,3 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv Advance Bluetmotion Tech	21.680	4,2 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.600	4,7 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv Sport	23.680	4,5 105	
D	JETTA 2.0 TDI 105cv BMT	23.505	4,8 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.910	5,3 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Sport	25.180	4,8 140	
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.720	4,1 170	
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.320	4,1 170	
G	JETTA 1.2 TSI 105cv Advance Bluetmotion Tech	20.360	5,3 105	
G	JETTA 1.4 TSI 122cv Advance	21.430	6,2 122	
G	JETTA 1.4 TSI 122cv Sport	23.490	6,2 122	
G	JETTA 1.4 TSI 160cv Sport	24.910	6,3 160	
G	JETTA 2.0 TSI 210cv DSG Sport	29.520	7,6 210	
D	PASSAT 1.6 TDI 120cv Advance BMT	29.940	4 120	
D	PASSAT 1.6 TDI 120cv Edition BMT	27.790	4 120	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT	32.350	4 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT DSG	34.830	4,4 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Edition BMT	30.200	4 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT	34.440	4 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT DSG	36.920	4,4 150	
D	PASSAT 2.0 TDI BIT 240cv Sport BMT	45.230	5,3 240	
G	PASSAT 1.6 TSI 125cv Edition BMT	26.510	5,3 125	
G	PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Advance BMT	29.160	4,9 150	
G	PASSAT 1.2 TSI 105cv Sport BMT	31.250	4,9 150	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Advance Bluetmotion Tech	28.710	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Bluetmotion Tech	27.550	4,1 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Advance	29.260	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion	26.795	4,1 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Advance	29.260	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion	23.345	4,1 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition BMT	26.555	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition	27.115	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Edition Bluetmotion Tech	27.310	4,3 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Exclusive BMT	29.200	4,3 105	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance	34.970	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance	36.995	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Business Advance	34.995	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Business Advance	36.830	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Highline	36.830	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG R-Line Bluetmotion Tech	37.190	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetmotion Tech	31.290	4,6 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetmotion Tech	31.315	4,6 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	28.650	4,6 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition	29.210	4,6 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.480	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT DSG	37.360	5,2 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Edition Bluetmotion Tech			



FRENOS DE DISCO O DE TAMBOR

Andrés Ruiz

En algunas de sus pruebas veo que ponen en aspectos criticables el montaje de frenos de tambor en el eje trasero. ¿Realmente es un aspecto criticable? ¿Cuáles son las diferencias con respecto a los de disco?

RESPUESTA

Los frenos de tambor no son tan eficaces en muchos aspectos como los de disco, pero con eso no queremos decir que no sean seguros. Ni mucho menos. Al frenar, el eje delantero asume el mayor protagonismo porque el peso del vehículo se desplaza hacia adelante, por eso es vital contar con los repartidores o compensadores de frenada. En los modelos que no sean muy prestacionales, como utilitarios o urbanos con escasa potencia, es habitual montar frenos de tambor en las ruedas traseras, debido a que resulta una solución más económica.

Dicho esto, claro que hay diferencias entre discos y tambores. Los primeros ofrecen una menor tendencia al bloqueo y gozan de mayor progresividad en la frenada. También presumen de una mejor refrigeración y son menos propensos a la fatiga o efecto 'fading', además de que el desgaste es más uniforme con el paso del tiempo. También resulta más sencillo asociarlos a tecnologías como la de autoaproximación de las pastillas para eliminar el agua en caso de lluvia.

Está claro que en un uso intensivo son más progresivos y resistentes que los tambores y como somos firmes defensores de la seguridad, por eso criticamos en ocasiones la solución de las zapatas en el eje trasero, aunque está claro que no es lo mismo hacerlo en un vehículo de 60 caballos que en otro que supere los 100.



CARTA
DE LA SEMANA

HYUNDAI i20 DIÉSEL, PERO ¿QUÉ VERSIÓN?

Juan Carlos Aguado

Estoy leyendo estos días diversas informaciones referentes al nuevo Hyundai i20 y compruebo que en líneas generales todo el mundo habla muy bien de este vehículo, aspecto que me agrada porque es una de las principales bazas que barajo a la hora de cambiar mi viejo Opel Corsa. Una de mis dudas es saber con qué motor diésel se quedarían ustedes. ¿Con el de 75 caballos hay suficiente en un coche ya de un tamaño considerable? Gracias

RESPUESTA

Estamos de acuerdo contigo a la hora de elegir el nuevo Hyundai i20, un modelo que nos ha causado una muy grata impresión. No nos das demasiadas pistas sobre tus gustos, modo de conducción o el uso que le vas a dar, pero trataremos de ayudarte en lo posible.

Como sabrás este vehículo hereda los dos motores diésel que montaba hasta ahora, aunque optimizados a nivel de emisiones para cumplir con la norma Euro 6. Dicho esto hay claras diferencias entre el 1.1 CRDi de 75 caballos y el 1.4 CRDi de 90. El primero es un tricilíndrico y su funcionamiento es algo menos refinado, con mayores vibraciones y rumorosidad en marcha.

Es un propulsor enfocado a la ciudad y sus alrededores, aunque también puedes afrontar largos desplazamientos con total garantía. Sin

embargo, si sales con asiduidad a carretera o autopista, nuestro consejo es que te decantes por la variante más potente. No sólo es mucho más agradable y confortable en marcha, sino que ofrece una respuesta a bajo régimen y unas prestaciones mucho más brillantes.

Todavía no hemos tenido ocasión de probar a fondo el i20 y, por lo tanto, carecemos de los fiables datos de nuestro departamento técnico, pero te aseguramos que pese a su mayor cilindrada y potencia, el consumo en carretera podría ser incluso inferior, ya que hace gala de unos desarrollos del cambio mucho más largos que le permite rodar de forma más desahogada.

Si a eso sumas el hecho de que la diferencia de precio, sin descuentos, es de apenas 600 euros, nosotros optamos por el 90 CV sin duda alguna.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO LLEVAR UNA FOTOCOPIA DE LA TARJETA DE MINUSVÁLIDO EN EL VEHÍCULO PARA EVITAR USOS FRAUDULENTOS?

Legalmente no está permitido el uso de una fotocopia no autorizada de la Tarjeta de Estacionamiento de Vehículos para Personas con Movilidad Reducida, ya que legalmente está calificado y tipificado como grave por uso indebido, y es sancionable en función de la ordenanza municipal reguladora. El importe de las sanciones y el procedimiento a seguir depende de la propia ordenanza reguladora, pudiendo incluso imponer no sólo sanción económica, sino lo más perjudicial para el titular minusválido, la retirada de la tarjeta durante un período que puede ser de un año. Por lo tanto, debemos intentar gestionar con el ayuntamiento un duplicado en casos de extravío o robo de la tarjeta de minusválido, aportando la documentación exigible, como es la denuncia de los hechos en la Policía Nacional. También se puede valorar con el ayuntamiento la posibilidad de gestionar una fotocopia compulsada o cotejada, pero una fotocopia simple que no esté autorizada es sancionable en todo caso, conforme a la normativa municipal que corresponde.

BUENA PREGUNTA

LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS SON LAS REGULADORAS DE LAS NORMATIVAS

¿En qué zonas puedo aparcar si estoy cerca de un embalse?

En primer lugar, lo que debe tener claro es que en materia de embalses todas las comunidades autónomas tienen reguladas las normas específicas de aplicación en la que se nos marca, en función de la protección de la zona, dónde está permitida tanto la circulación como el estacionamiento de nuestros vehículos, es decir, que como norma general podemos entender que salvo autorización o indicación expresa, en zona de montes, embalses o lugares especialmente protegidos no está permitido el estacionamiento, excepto en lugares expresamente habilitados para dicho fin.

El incumplimiento de estas indicaciones, que como ciudadano o conductor diligente se supone que se deben conocer (ya conocemos el artículo 6.1 del Código Civil que expresamente indica "La ignorancia de las leyes no exime de su cumplimiento") lleva aparejado el inicio de un procedimiento sancionador en materia de medio ambiente, como infracción de carácter leve generalmente, con la imposición de la sanción que corresponda en función de la comunidad

autónoma en la que nos encontremos. La Administración realiza un desarrollo normativo en el que se publican los Planes de Ordenación de cada uno de los embalses del territorio nacional en el que se establecen las zonas protegidas y las limitaciones o prohibiciones que en el embalse se establecen, por lo que a los efectos probatorios oportunos es importante, en la medida de lo posible, si estacionamos en lugares expresamente habilitados, sacar una fotografía del vehículo correctamente estacionado, para poder acreditar que no se ha cometido infracción en materia de medio ambiente.

Por ello, se requiere de un especial cuidado a la hora de estacionar en determinadas zonas, debido a que con las pocas o inexistentes señalizaciones en algunos lugares, unido a la presunción de veracidad de los agentes de la autoridad, nos podemos encontrar con una sanción económica en materia de medio ambiente de la que nos sea complicado evadirnos. Como en cualquier otro procedimiento sancionador, es importante la prueba que se aporte al expediente para desvirtuar los hechos denunciados y así conseguir archivar el expediente.



CONSULTAS RÁPIDAS

MÁS PESO DEL PERMITIDO

Fernando Suárez

Con los datos que nos aportas no podemos ayudarte como quisiéramos, pero sí sabemos que en el caso de las autocaravanas, como en el resto de vehículos, tienen homologado un peso máximo autorizado o MMA. No nos indicas las características del vehículo, pero la tara o peso del vehículo más los kilos que le incorpores, en forma de pasajeros (75 kilos por persona)

o equipamiento (cocina, camas, muebles, televisión, equipo de sonido...) no debe superar el MMA. Si lo has hecho, el fabricante por supuesto que puede retirar la garantía del vehículo y tendrás problemas en la ITV.

SE TRATA DEL MISMO PROPULSOR

Antonio Valle

Pues no tengas ninguna duda porque se trata del mismo motor. El llamativo y prestacional

DS3 Racing es el modelo más potente de su gama gracias al propulsor de gasolina 1.6 turboalimentado de 207 caballos que monta bajo el capó. Está construido en aluminio, presenta inyección directa y cuatro válvulas por cilindros. Pues bien, esta mecánica se desarrolló conjuntamente en su día entre el Grupo PSA (Citroën y Peugeot) y BMW. Por lo tanto, es la misma que utiliza Mini en sus variantes John Cooper Works, aunque en este caso rinde 211 caballos.

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

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



CONSIGA
PROTECCIÓN
EXTRA
AL VOLANTE

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

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



LOS 16 VÁLVULAS ESTABAN DE MODA; SEIS COCHES A PRUEBA



Citroën XM, lujo francés

El Coche del Año en Europa, el Citroën XM, representaba una manera diferente de entender el lujo y el refinamiento, y todo ello a un precio razonable. El modelo francés llegaba al mercado español como digno heredero del legendario CX y con la exclusiva suspensión neumática como bandera tecnológica.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Era noticia la aparición de un Volvo 440 más burgués, en clara oferta de tres volúmenes, lo que le convertía en Volvo 460, el cual, compartiendo las prestaciones y mecánicas del 440, se colocaba en posición de alternativa ante referentes como el Mercedes 190, el Audi 80 o el Peugeot 405.

También era noticia la presentación de la quinta generación del Toyota Celica desde

su aparición en 1970. Esta quinta entrega de los Celica aparecía poco después de tres años tras la salida de la cuarta generación. Lo hacía ofreciendo unas líneas redondeadas y las motorizaciones disponibles iban desde un 1.6 de 104 CV a un 2.0 de 150, coronando la gama un 4x4 de 204 CV, del que se vendería una serie especial llamada Carlos Sainz, a la que se llegó tras una serie de

hazañas protagonizadas por nuestro campeón.

Quién llegaba a nuestro mercado era el Coche del Año, el Citroën XM. Venía en una versión de 4 cilindros, el XM 2.0i al precio de 3.770.000 pesetas y otra de 6, el XM V6, que costaba 4.600.000 pesetas. Sucesivas versiones seguirían a estas dos ofertas iniciales, ambas enriquecidas con la última evolución de la incomparable suspensión neumática de Citroën.

El coche probado era el Fiat Tipo 16V (1.985.972 pesetas y 138 CV). Este amplio y discreto multiválvulas destacaba por su comportamiento noble, por su confort de marcha y por su precio contenido y no tanto debido a su motor ruidoso, o a sus mandos complicados, tanto en su cuadro como al regular los asientos.

Otro multiválvulas era sometido a prueba: el Nissan Sunny GTi 16V (2.431.714 pesetas y 129 CV). Este bien equipado japonés de tres puertas, del que se importaban 600 unidades, destacaba por su respuesta a cualquier régimen, por su estabilidad y por su dirección asistida de serie. Su suspensión incómoda, su maletero justo o su parco cuadro de mandos no eran activos a valorar positivamente.

En cuanto a la prueba comparativa, una 'sinfonía de válvulas', seguía con los 16V. En este caso enfrentaba al Volkswagen Golf GTI 16V (2.349.311 pesetas y 139 CV) con sus competidores, que eran el Opel Kadett GSI 16V (2.413.027 pesetas y 157 CV), el Mazda 323 GT (2.675.104 pesetas y 140 CV) y el Honda Civic 1.6 i 16V (2.725.487 pesetas y 130 CV). Básicamente los alemanes destacaban por su motorización y los japoneses por su comportamiento. En concreto, el Golf GTI

Nº 320

9 DICIEMBRE 1989

La portada



La tecnología de las 16 válvulas inundaba el mercado y la portada de Motor 16 lo reflejaba. Una comparativa de 4 compactos –Honda Civic, Mazda 323, Opel Kadett y VW Golf– y las pruebas de Fiat Tipo y Nissan Sunny eran protagonistas.

ofrecía comportamiento, habitabilidad y versatilidad, destacando el Kadett por su motor muy progresivo, por sus prestaciones brillantes y por sus frenos eficaces; el Mazda tenía sus puntos fuertes en su acabado, en su equipo o en el escalonamiento del cambio, que en el Honda radicaban también en su acabado y equipo así como en su comportamiento. Sin embargo el interior sobrio y no muy acabado, al igual que las opciones caras eran los defectos del Golf GTI, como la dirección muy dura, la escasa visibilidad o las pérdidas de tracción eran los del Kadett. El Honda por su lado no podía presumir de maletero o de su escasa ventilación o del tacto de sus frenos, como tampoco el Mazda lo haría ni de maletero, ni de aireación ni de su asiento abatible sin memoria.

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



ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

¡ADELÁNTATE!

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO

14,90 €

Síguenos en:

WWW.FAUNIA.ES

Aparentemente serio.



Nuevo Volkswagen Jetta.

Detrás del traje, la corbata y ese aire de seriedad, tienes algo que te hace especial, diferente y único. Lo mismo sucede con el nuevo Jetta. La innovación y la tecnología aparecen detrás de la elegancia y sobriedad de la berlina compacta de Volkswagen. Al fin y al cabo, solo es cuestión de conducir y descubrir que las apariencias engañan.

Equipamiento disponible opcionalmente en la gama Jetta: Faros Bi-Xenon con luz de día LED, control de ángulo muerto Side Assist, asistente de mantenimiento de carril Lane Assist, asistente para luz de carretera Light Assist, cámara de marcha atrás Rear Assist, asistente de aparcamiento delantero y trasero "Park Pilot", detector de fatiga, control automático de velocidad Tempomat, volante multifunción, climatizador Climatronic Bi-zona, llantas de aleación de 18".

Tienes un Jetta Advance TSI 105 desde 15.900 €*.

Descúbrelo:



Síguenos en:



Das Auto.

Jetta Advance 1.2 TSI BMT 105 CV/ 77 kW: consumo medio (l/100 km) de 5,1. Emisión de CO₂ (g/km): 117.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 15.900€ para un Jetta Advance 1.2 TSI 105 CV/ 77 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos) para todas las operaciones con entrega a cambio de coche de más de 10 años y clientes particulares que financien un crédito mínimo de 12.000€ a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años, válido en los talleres especializados adheridos a oferta. Oferta válida hasta 31/12/2014 o finalización del Plan PIVE. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Avda. Bruselas 34 – 28108 Alcobendas (Madrid). Modelo visualizado: Jetta Sport con opcionales.