

1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

+ INTERESANTE: TODOS LOS
SECRETOS DE SEGURIDAD
DEL VOLVO XC90



Al volante: Audi Q3, Seat
León TGI, Volkswagen
Multivan Outdoor Edition



Nº 1.621
Del 9 al 15 de diciembre
de 2014

BUSCAMOS EL MEJOR COMPACTO

• Seguridad • Tecnología • Calidad • Deportividad • Espacio



Audi A3 - BMW Serie 1 Mercedes Clase A - Volvo V40

Al volante

Peugeot

208

GTI 30th

Un regalo de
cumpleaños
con 208 CV



1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

ESTA SEMANA
AUDI Y PEUGEOT PREPA-
RAN LA
BATALLA DE
LE MANS

Al volante: Citroën C3
Picasso, utilitario por fuera,
monovolumen por dentro

Novedades de la semana:
Mercedes E Coupé - Mazda MX-5
VW Bluemotion Technologies

Nº 1324
Del 25 de febrero
al 3 de marzo de 2009

Novedad *Ford Mondeo 2008 Edition*

ESTE COCHE TE PONDRÁ DE BUEN HUMOR

Prueba

FORD KUGA

Todocamino de capricho

Prueba

FORD FIESTA

El futuro superventas

Y además Alfa 147 2.0 - Citroën Yumpy - Volvo S80 - Honda Civic Type R - Citroën C4 Picasso - Volvo XC90 3.2 - Seat Altea XL 2.0 TDI - VW Touareg 3.0 V6 TDI

Comparativa

FORD MONDEO -
RENAULT LAGUNA

Guerra de berlinas: El óvalo vence al rombo

Ana ha dejado el grupo

AL VOLANTE, EL 99% DE TU ATENCIÓN NO ES SUFICIENTE.



Participa en:
haztupart.es



entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Carletes...

...Es ya por derecho propio, Carlos Sainz, piloto de Fórmula 1. Un notición para su padre, el dos veces campeón del mundo de Rallys (1990 y 1992) y ganador del Dakar en 2010 y todos los suyos, incluidos los que formamos parte de la familia del motor. No ha sido tan fácil como piensan algunos. De hecho, cuando empecé de la mano de Juanjo Lacalle en los karts, no imaginé que iba a ser tan duro conseguir el sueño de su vida. Sirva como ejemplo de su carácter ganador, la obtención esta temporada del título en el campeonato de las World Series, con un récord absoluto de siete victorias. Esto, unido a la reciente prueba realizada al volante del Red Bull después del Gran Premio de Abu Dhabi ha sido definitivo para que se convierta en el decimosegundo piloto español que da el salto a la élite del gran circo de la F-1.

Obviamente lleva cinco años formando parte de los cachorros de Red Bull y demostrando su continuo afán de seguir aprendiendo para demostrar que impulsado por su ADN, puede llegar a ser un día campeón del mundo. De esto también está convencido el Rey Juan Carlos. Por eso en Abu Dhabi pidió a los gobernantes de los Emiratos (dueños de una parte de Cepsa, a través de un fondo de inversión), que continuaran con el patrocinio de la escudería Toro Rosso si el elegido era Sainz. Sumen a esto el interés de Movistar y su apuesta televisiva por el deporte y todo lo que tienen que ver con el motor y verán cómo encajan las piezas del puzzle. Lo bueno es que al final Helmut Marko, asesor de la escudería Red Bull, se ha salido con la suya en su apuesta por los más jóvenes. Así, junto a Carlos Sainz con 20 años, estará Max Verstappen, con 17 añitos, sin carné de conducir oficial y asombrando a propios y extraños con los tiempos que está logrando. Todo ello se presenta como un duelo entre compañeros e inevitables rivales de lo más sugerente. Añadan a esto que el 'cicerone' de nuestro 'rookie' es el oficialmente –aunque aún no se ha anunciado– piloto de McLaren Fernando Alonso y tendremos como resultado una próxima temporada de Fórmula 1 que estará cargadita de alicientes y con dos cascos con la bandera de España.

visto en internet

LOS FUTBOLISTAS ESTRENAN COCHE

Como cada año los futbolistas del Real Madrid y el F.C. Barcelona acaban de estrenar los nuevos coches de su patrocinador, Audi. Y como cada año, los jugadores han disfrutado de una jornada divertida, durante el acto de entrega de los coches que han elegido, en general modelos potentes y deportivos. Y tal vez, para compensar el consumo de los coches que cada uno ha seleccionado las planti-

llas de ambos equipos han probado uno de los modelos más ecológicos de la marca de los aros, el primer híbrido enchufable creado por Audi, el A3 Sportback e-Tron. Tal vez el año que viene, alguno de los ídolos apueste por las nuevas tecnologías tras probar el e-Tron. Pero eso podría ser el próximo año. De momento, éste, disfrutaron de sus Q7, RS6, S8, S7...



Si quieres ver los vídeos de la entrega de Audi al F.C. Barcelona y Real Madrid entra en...
m16.in/v303 y m16.in/v305

no te lo pierdas

LABORATORIO TECNOLÓGICO

El liderazgo de Volkswagen no tiene que ver sólo con las cifras de ventas, sino que sobre todo se sustenta en una permanente evolución tecnológica en todos los apartados que intervienen en la creación de un coche. Con el Volkswagen Passat como último lanzamiento, la firma alemana no se duerme en los laureles y está en constante evolución para ofrecer a sus clientes productos cada vez más atractivos y adelantarse a la cada vez más feroz competencia. Hemos podido conocer de primera mano algunos de los desarrollos en los que trabaja en la actualidad, como un cambio DSG de 10 velocidades, navegadores predictivos, plásticos inteligentes para el habitáculo...



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



de cinco puertas y cinco plazas que tiene un enfoque eminentemente práctico y completará la nueva familia de coches pequeños de Opel.

QUÉ PASA

6 OPEL KARL

Pequeño y polivalente

En verano de 2015 se iniciará la comercialización del Karl, un utilitario

7 FERRARI FXX K

Con 1.050 CV

El potencial del deportivo híbrido de Ferrari, creado para 'carreras-cliente' se resume los 1.050 CV -860 provienen del V12 de 6.262 cc, completamente renovado, y 190 de su motor eléctrico- y los 91,8 mkg de par. Tremendo.

EN PORTADA

8 AUDI A3, BMW SERIE 1, MERCEDES CLASEA, VOLVO V40

¿Cuál es el mejor compacto?

Son sin duda los modelos más apetecibles y envidiados en el segmento de los compactos. Por eso, analizamos sus características para saber si hay algún rey entre tantos príncipes.

CUATRO RUEDAS

20 PEUGEOT 208 GTI 30TH

Un gran regalo
Qué mejor manera de celebrar el 30 aniversario de un deportivo mítico como el Peugeot 205 GTi que realizar una versión especial, con 208 caballos de su sucesor. El espectacular 208 GTi es divertidísimo de conducir.

22 SEAT LEÓN TGI

A todo gas
Seat apuesta por el Gas Natural Comprimido (GNC), un combustible que permite unos costes por kilómetro y un nivel de emisiones muy bajo. Además, un vehículo de gas está sujeto a los mismos requisitos de seguridad que el resto.



CUATRO RUEDAS

24

VOLKSWAGEN MULTIVAN OUTDOOR

Compañero de excursión

En la reorganizada gama Multivan surge la nueva versión Outdoor

Edition, con motores diésel de 114 y 140 CV, tracción delantera o total, y varios tipos de cambio. Para Volkswagen, se trata de una alternativa 'súper práctica' a vehículos todoterreno, familiares o monovolumen de gran tamaño.



FORO MANUEL DOMÉNECH

28 JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS, DIRECTOR DE FABRICACIÓN Y LOGÍSTICA DEL GRUPO RENAULT

"La calidad es lo primero"

El director de fabricación del Grupo Renault y director general de la marca en España, participa en el 'Foro Manuel Doménech' en homenaje a nuestro compañero, antiguo director de Motor16.

+INTERESANTE

30 SEAT X-PERIENCE

Una experiencia única

Jordi Gené, piloto de carreras y embajador de Seat, nos muestra sobre el terreno cómo se desenvuelve en las condiciones más duras de adherencia el León más aventurero.

32 TECNOLOGÍAS VOLKSWAGEN

Para el futuro más cercano

Volkswagen está en constante evolución para ofrecer a sus

CUATRO RUEDAS

18 AUDI Q3

Más potencia con menos consumo

Aumentar la potencia y rebajar el consumo parecen términos imposibles de conseguir a la vez. Pero Audi lo hace, y de forma apreciable, en la nueva generación del Q3, que además, actualiza su imagen. La nueva generación del SUV fabricado en España llega al mercado en febrero.



clientes productos cada vez más atractivos. En un futuro muy cercano cambios DSG de 10 velocidades, navegadores predictivos, plásticos inteligentes para el habitáculo...

34 SEGURIDAD DEL VOLVO XC90

De 10
Volvo ha desarrollado su XC90 con una meta concreta: convertirse en el Volvo más seguro de la historia. Y lo han conseguido. Pero Volvo no cesará hasta lograr 'su' objetivo 2020.

DE CARRERAS

38 FÓRMULAE

Un campeonato con chispa
En su año de lanzamiento, este campeonato de monoplazas eléctricos puede convertirse en un acelerador de la energía eléctrica para el automóvil por su filosofía y reglamento si consigue superar los desafíos que afronta.

SABER COMPRAR Y VENDER

45

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	18
La semana	26
Foro Manuel Doménech	28
+ Interesante	30
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	8, 18
BMW	8
FERRARI	7
FORD	36
MERCEDES	8
OPEL	6
PEUGEOT	20
RENAULT	28
SEAT	22, 30
VOLKSWAGEN	24, 32
VOLVO	8, 34

66 EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45

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

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbeneit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/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
Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983
© Motor16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



Estrena un nuevo 1.0 Ecotec tricilíndrico de 75 CV Llega el **Opel Karl**, el 'hermano' polivalente de Corsa y Adam

En verano de 2015 se iniciará la comercialización del Karl, un utilitario de cinco puertas y cinco plazas que tiene un enfoque eminentemente práctico y completará la nueva familia de coches pequeños de Opel, donde figuran ya el Adam y el nuevo Corsa. Sucesor de la segunda generación del Agila, el Karl mide 3,68 metros de longitud, tendrá un precio de partida inferior a 10.000 euros y será el encargado de estrenar la nueva mecánica 1.0 Ecotec de gasolina con 75 CV, un tricilíndrico atmosférico desarrollado especialmente para este modelo.

Pero Opel no informa todavía sobre el par máximo o sobre los valores de pres-

taciones, consumo o emisiones. Este moderno motor, que más adelante debería llegar a Corsa y Adam, se combinará con una transmisión manual de cinco marchas también nueva, mientras que en el capítulo de la seguridad, el salto respecto al modelo precedente será también enorme. Además de equipar de serie estabilizador ESP con control de tracción, ABS con distribución electrónica de la

fuerza de frenado y ayuda al arranque en cuesta Hill Start Assist, el Karl podrá equipar otros dispositivos, entre los que destaca el aviso por cambio involuntario de carril, que escanea la carretera mediante una cámara frontal y alerta al conductor con una señal acústica y un icono amarillo parpadeante en la instrumentación si percibe una situación de riesgo.

Hay que citar también el modo City para la direc-

ción —reduce el esfuerzo al maniobrar a baja velocidad con sólo pulsar un botón—, el asistente de aparcamiento —con sensores de proximidad en el paragolpes trasero—, el control de cruceo con limitador de velocidad y los faros con función de luz de giro, que complementan a las luces antiniebla. Y no termina ahí la cosa, pues el Opel Karl, que en el Reino Unido se venderá como Vauxhall Viva, ofrecerá en-



▲ Sobre estas líneas, el Opel Agila de 2007, antecesor del Karl. Más arriba, el primer Agila, presentado en 2000.

tre otras opciones el techo solar, los asientos delanteros con calefacción, el volante de cuero también calentable y el sistema multimedia IntelliLink, que permite una perfecta integración de los dispositivos 'smartphone' de Apple iOS y Android.

El Opel Karl estará disponible con diez colores de carrocería diferentes y diversos diseños de llantas, entre 14 y 16 pulgadas.



◀ Sistemas como el control de cruceo con limitador o el aviso por cambio de carril estarán disponibles.

◀◀ El Karl ofrecerá el IntelliLink, que permite integrar dispositivos Android y Apple iOS.



Si quieres saber más del Opel Karl entra en...
www.m16.in/710

Con mecánica híbrida de 1.050 CV FXX K: **el coche** laboratorio de Ferrari

Ferrari ha presentado en las Finales Mundiales de Abu Dhabi el FXX K, un 'concept' fruto del último programa de investigación de la marca italiana. Este 'laboratorio rodante' será usado en circuito durante los próximos dos años dentro de un programa con un grupo de 'clientes-probadores', y la 'K' hace referencia al Kers, sistema de recuperación de energía cinética que maximizará el rendimiento en pista. El potencial del FXX K se resume en dos cifras: 1.050 CV

—860 provienen del V12 de 6.262 cc., completamente renovado, y 190 de su motor eléctrico— y 91,8 mkg de par. Del escape se han eliminado los silenciadores, lo que permite intuir el sonido a 9.250 vueltas, que es el régimen de corte de inyección. La mecánica híbrida Hy-Kers se ha personalizado para su uso en circuito, pues a través del 'manettino' se pueden elegir cuatro modos: Qualify, para lograr el máximo rendimiento durante unas pocas vueltas; Long Run, para optimizar el rendimiento de manera más constante;

▶ En el 'manettino' del volante hay cinco modos, incluido el Racing SSC, calibrado especialmente para adaptarse a los neumáticos lisos 'slick'.

Manual Boost, que genera una entrega extra de par instantánea; y Fast Charge, que acelera la recarga de la batería. El 'manettino' sirve también para graduar el nivel de intervención del diferencial electrónico E-Diff, el control de tracción F-Trac y el Racing SSC, calibrado para rodar con 'slicks'.



Ferrari destaca también la labor en aerodinámica, pues el FXX K combina un spoiler de perfil gemelo y un splitter más grande con un alerón trasero móvil que sube hasta

60 milímetros. El resultado, una mejora del 50 por ciento de la carga vertical en configuración 'baja resistencia', y del 30 por ciento si buscamos la máxima carga.



Si quieres saber más del Ferrari FXX K entra en...
www.m16.in/711



AVANZAN LAS PRUEBAS DEL BMW SERIE 3 'PLUG-IN HYBRID'

BMW ultima el desarrollo de la versión híbrida enchufable de su Serie 3, pero aún no se ha concretado su fecha de lanzamiento. Combina un motor de gasolina TwinPower Turbo de cuatro cilindros y un propulsor eléctrico —con tecnología

eDrive derivada de la usada en los i3 e i8—, con la caja automática Steptronic de ocho marchas, que manda la fuerza —245 CV de potencia y 40,8 mkg de par máximo— al eje trasero. El gasto medio ronda los 2,0 l/100 km y las emisiones de CO₂, los 50 g/km. Se conservan los modos de conducción Confort, Sport y Eco Pro —ajustan suspensión y

transmisión— de otros BMW, y se añade el programa Max eDrive, que permite circular sólo con electricidad, tomando la energía de una batería ion-litio recargable en enchufe doméstico y ubicada bajo el maletero. Además, suma un modo Save Battery que preserve la carga de la batería o la eleva a un mínimo del 50 por ciento.



▲ En modo eléctrico, la velocidad punta alcanza 120 km/h. Y se puede circular hasta 35 kilómetros sin emisiones.



▲ El maletero del prototipo híbrido pierde muy poca capacidad respecto a un Serie 3 normal. Los dos motores —el cuatro cilindros TwinPower Turbo y el eléctrico— envían la fuerza al eje trasero.



VOLVO V40	
DESDE	23.590 €
EMISIONES Y GASTO	
EMISIONES medias CO ₂ :	De 88 a 194 g/km
CONSUMO medio:	De 3,4 a 8,3 l/100 km
NOS GUSTA	
+ Seguridad general. Confort. Interior amplio y práctico. El precio de partida más bajo. Equipamiento.	
DEBE MEJORAR	
- Maletero. AWD sólo con T5 y XC. Cambio automático algo lento. Gasto. Radio de giro. Quinta plaza estrecha.	

MERCEDES CLASE A	
DESDE	26.470 €
EMISIONES Y GASTO	
EMISIONES medias CO ₂ :	De 98 a 161 g/km
CONSUMO medio:	De 3,8 a 6,9 l/100 km
NOS GUSTA	
+ Variedad de motores. Agrado y confort general. Consumo y autonomía. Tracción 4Matic en muchas versiones.	
DEBE MEJORAR	
- Sensación de robustez sobre mal firme. Altura al techo en plazas traseras de los extremos. Maletero. Precio alto.	

BMW SERIE 1 5P	
DESDE	25.750 €
EMISIONES Y GASTO	
EMISIONES medias CO ₂ :	De 99 a 188 g/km
CONSUMO medio:	De 3,8 a 8,0 l/100 km
NOS GUSTA	
+ Tacto general deportivo. Dirección excelente. Gasto real muy bajo. Variedad de mecánicas. Acabado mejorado	
DEBE MEJORAR	
- Espacio en las plazas traseras. Precio un poco elevado. Algún asistente de seguridad menos que sus rivales.	

AUDI A3 SPORTBACK	
DESDE	24.240 €
EMISIONES Y GASTO	
EMISIONES medias CO ₂ :	De 85 a 162 g/km
CONSUMO medio:	De 3,2 a 7,0 l/100 km
NOS GUSTA	
+ Maletero amplio e interior práctico. Acabado general impecable. Variedad mecánica. Rendimiento general.	
DEBE MEJORAR	
- Menos autonomía que sus rivales. En la versión 2.0 TDI 184, el cambio S tronic obliga a la tracción Quattro.	

No estamos ante una comparativa normal, sino ante el enfrentamiento 'global' de los cuatro compactos más exclusivos y tecnológicos del momento. ¿Hay uno que despunte sobre el resto? Ya te podemos avanzar que no, pues se nota que las cuatro marcas han echado el resto y todos exhiben puntos especialmente fuertes. Pero si buscamos el equilibrio, quizás uno venza.

¿Alguno de los cuatro es el mejor?

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

Para realizar esta prueba comparativa 'de gamas' contamos durante una semana con las cuatro unidades que pueden verse en las imágenes, pero nuestras conclusiones derivan también de todas las versiones de estos cuatro modelos analizadas en los últimos meses, desde el más ahorrador –en el nº 1.611 pasaba por estas páginas el A3 Sportback Ultra, con un TDI de 110 CV y gasto medio de 3,3 l/100 km– hasta el más brutal –al A 45 AMG, con 360 CV y tracción

4Matic, le denominábamos en el nº 1.604 «el rey de los GTI»–. Y pongamos las cosas claras desde el principio: nuestros cuatro protagonistas ofrecen tantos motores distintos, tantos tipos de transmisión y tracción, tantos niveles de acabado para elegir, tantas opciones y tantas configuraciones de chasis que no es posible hablar de vencedores y derrotados 'en general'. Habría que ir versión a versión, e incluso en ese caso sería complicado, pues estamos ante coches muy personalizables y, todo sea dicho, de una calidad general excepcional. Es decir,

que hasta 'equivocándonos' en la elección nos llevaríamos a casa un gran producto, lo que siempre tranquiliza. Pero eso no impide que podamos establecer clasificaciones en apartados esenciales, pues cada usuario también es un mundo y hay modelos que se adaptan mejor que otros a tareas, gustos o necesidades específicas. ¿Cuál es más amplio y cuál ofrece la mejor terminación? ¿Alguno destaca en seguridad sobre el resto? ¿Hay uno más deportivo? ¿Qué modelo ofrece elementos que no podamos hallar en los otros? A eso vamos.

PRECIOS » Si hay descuentos, los ocultan muy bien

Cuando se habla de modelos 'premium' muchos trivializan y reducen el mérito de estos productos a su pertenencia a una marca con imagen. Al 'marquismo'. Nuestros cuatro protagonistas son de buena familia, y bastará con decir «me he comprado un Audi» –o un BMW, o un Mercedes o un Volvo– para que nuestro interlocutor capte el mensaje «me va bien». Pero la etiqueta 'premium' no se regala, y estos cuatro

modelos se la han ganado a pulso proponiendo niveles de calidad, seguridad, refinamiento, tecnología, exclusividad o servicio por encima de la media. Aunque, por supuesto, con precios que también superan los de vehículos compactos pertenecientes a marcas generalistas. De Golf hacia abajo, para entendernos. Y algo que caracteriza a los cuatro 'premium' comparados es que no se anuncian descuentos genéricos... aunque luego a pie de concesionario siempre podrán conseguirse 'arreglitos'. ¿De cuánto dinero estamos hablando?

Pues tomando como referencia las facturas PVP para compactos de cinco puertas, si queremos aparcar uno de estos coches frente a casa la alternativa más asequible es el Volvo V40 con motor diésel D2 de 114 CV y acabado Básico: 23.590 euros. En Audi, el A3 Sportback más a mano es el 1.2 TFSI de gasolina con 110 CV y nivel Attraction, por 24.240 euros, y BMW nos pide 25.750 euros por sus Serie 1 de cinco puertas más baratos: el 114i de gasolina, con 102 CV, y el diésel 114d, con 95 CV. El escalón de acceso nos queda un poco más



Apenas hay diferencias de tamaño, y los cuatro cabrán igual de bien, o de mal, en nuestra plaza de garaje: el Clase A es el más corto –4,29 metros– y el V40, el más largo –4,37–. Las alturas son casi calçadas, y del más estrecho –Serie 1– al más ancho –V40– sólo van 37 milímetros.



▲ Sería injusto fijar un orden en cuestión de comportamiento, pues cada versión es un mundo y cambian frenos, suspensiones, tracción... Pero tomando como referencia las unidades probadas, destacaríamos positivamente la frenada del Volvo, la dirección del BMW y el equilibrio general de Audi y Mercedes.

arriba en el Clase A, pues Mercedes-Benz fija un precio de 26.470 euros para su A 180 BlueEfficiency Edition de gasolina, con 122 CV. ¿Y en la práctica? Pues cuando completábamos estas líneas el viernes día 5, Volvo nos hablaba en su web de 19.100 euros –hasta fin de año– para un V40 D2 si nos acogemos al Plan PIVE, y en la página de Mercedes-Benz se destacaban los 22.900 euros como precio de partida del A 180 CDI –también hasta Nochevieja– acogiéndonos al PIVE. En fin, que conviene mirar y mirar, incluso en coches que, teóricamente, no suelen beneficiarse de promociones tan jugosas como sus rivales generalistas.

CARROCERÍAS » ¿Compactos o pequeños familiares?

Hemos escogido las prácticas carrocerías de cinco puertas porque eso facilita la comparación, pero las posibilidades de elección van mucho más allá en casi todos. En la gama A3, por ejemplo, también hay variantes de tres puertas, sedán de cuatro puertas y cabrio, y hasta un Q3 que tiene mucho en común. En el caso del Serie 1, tres cuartos de lo mismo, pues hay carrocería de tres puertas, un X1 que comparte mecánica y, rebautizados ya como Serie 2, un coupé y un cabrio. En la Clase A no hay modelo

de tres puertas ni cabrio, pero sí un CLA que oficia de sedán dinámico, un GLA para los que gustan de la filosofía SUV y, dentro de poco, un CLA Shooting Brake que presumirá de familiar y deportivo. Frente a ellos, el V40 aparece como una alternativa menos diversificada, pero las versiones CrossCountry están suficientemente personalizadas como para atraer a quienes buscan un ‘crossover’ o un todocamino.

Volviendo a nuestros protagonistas de cinco puertas, no parece que el tamaño exterior vaya a ser motivo de elección o de rechazo, pues son muy parecidos y todos se aparcan igual de bien. Y si en longitud

o anchura las cotas son bastante parejas, en altura hay prácticamente un empate. Destacar, si acaso, alguna curiosidad, como que el V40 es el más largo y ancho, pero también el más bajo –ojo, que hablamos de milímetros y esto no va a ninguna parte–, o que el más corto de los cuatro, que es el Clase A, también es el de mayor distancia entre ejes. Otro detalle: el más grande, el Volvo, tiene el maletero más pequeño, tanto si lo medimos con las cinco plazas en uso –335 litros– como si abatimos la segunda fila, pues quedarían 1.032 litros, frente a los 1.157 del Mercedes –341 litros en configuración normal–, los 1.200 del BMW

EN EL AUDI CABE MÁS EQUIPAJE QUE EN SUS RIVALES, PUES SU MALETERO CUBICA 380 LITROS. LE SIGUE EL BMW, CON 360; Y MERCEDES Y VOLVO SE CONFORMAN CON 341 Y 335 LITROS, RESPECTIVAMENTE



–360 con la segunda fila colocada– y los 1.220 del Audi –380 con cinco plazas en uso–, que es el mejor a la hora de cargar equipaje. De hecho, muchos ven en él un ‘pseudofamiliar’, lo que también ocurre con el V40, pero debido a su imagen y a su denominación, pues la ‘V’ en la marca sueca se ha asociado siempre a ‘versátil’.

Ya que hablamos de imagen, resaltaríamos un detalle estilístico que tiene que ver con la arquitectura mecánica del Serie 1: su largo morro. Observando el perfil, llama la atención que es el único con gran separación entre el paso de rueda delantero y la puerta, y eso se debe a que también es

el único con el motor situado en posición longitudinal –cosas de la tracción trasera–, lo que resta centímetros a otras zonas. De hecho, cuando aparezca su sucesor, la firma de Munich empleará tracción delantera –el Serie 2 Active Tourer ya la tiene–, pues esa solución es más compatible con el máximo aprovechamiento del espacio o la reducción del peso.

Cinta métrica en mano, pasamos al interior y descubrimos también algunas diferencias entre unos y otros. Los cuatro tienen cinco plazas, pero hay dos modelos que soportan mejor lo que podríamos llamar ‘el test de los cinco adultos’: el Audi y el

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

LO QUE CUESTA EL LUJO Y LA EXCLUSIVIDAD*

*Datos correspondientes a las versiones básicas de cada gama

	AUDI A3	SERIE 1	CLASE A	VOLVO V40
Pintura metalizada	775 €	784 €	743 €	714 €
Pintura especial	2.705 €	-	2.367 €	1.016 €
Climatizador automático de dos zonas	645 €	SÍ	690 €	SÍ
Tapicería de cuero	1.940 €	1.886 €	1.964 €	1.331 €
Asientos delanteros eléctricos	805 €	1.128 €	454+379 €	714+387 €
Asientos delanteros calefactables	385 €	390 €	392 €	315 €
Asientos delanteros deportivos	275 €	581 €	SÍ	-
Acceso y arranque sin llave	460 €	497 €	732 €	581 €
Control por voz	3.205 €	2.834 €	3.266 €	1.029 €
Radio digital	355 €	251 €	505 €	363 €
Acceso a internet	590 €	119 €	3.266 €	1.876 €
Equipo de audio 'premium'	930 €	949 €	812 €	1.876 €
Navegador	1.365 €	1.886 €	944 €	1.029 €
Llantas aleación 17"	825 €	1.067 €	271 €	708 €
Techo panorámico de cristal	1.115 €	1.163 €	1.191 €	1.150 €
Alarma	470 €	570 €	541 €	496 €



◀◀ Junto a estas líneas, el cambio manual de seis marchas del 120d, también disponible con caja automática de ocho velocidades que eleva el precio 2.396 euros. Pero con tracción xDrive sólo se ofrece con cambio manual. A su izquierda, la caja S tronic de seis marchas del A3, que en el caso de la versión 2.0 TDI 150 incrementa el coste 2.150 euros.



◀◀ Junto a estas líneas, el cambio automático de ocho velocidades del V40 D4, que implica un sobrecoste de 2.117 euros respecto al manual de seis. En el caso del Clase A –a su izquierda–, el cambio automático 7G-DCT de siete marchas eleva el precio de las versiones A 180 CDI y A 200 CDI en 2.461 euros.

Volvo. En el primer caso, conviene aclarar que la variante Sportback presenta unos centímetros extra de longitud y de batalla frente a la carrocería de tres puertas, y ese 'estirón' es decisivo para acomodar gente atrás. En el V40 también pueden acoplarse

se tres en la segunda fila, pero apreciamos tres cosas curiosas: es el único sin salidas de aireación posteriores, la plaza central es muy estrecha y la banqueta, por sus extremos, no llega hasta las puertas.

En el Clase A, que tiene la distancia entre



▲ Acabado sencillamente perfecto en el A3. La pantalla central se esconde al apagar el contacto.



▲ En el A3 Sportback hay más espacio detrás que en el A3 de tres puertas. El túnel central es muy voluminoso.



▲ En lo que se refiere a calidad, el actual Serie 1 está bastante mejor hecho que la primera generación.



▲ Las peores plazas traseras son las del Serie 1, pues los pasos de rueda invaden mucho los extremos del respaldo.



▲ Muy buena presencia en el Clase A: diseño deportivo, buenos materiales... En marcha, el ajuste no impresiona.



▲ Los asientos delanteros son estupendos en el Clase A. Detrás, los pasajeros de los extremos van cerca del montante.



▲ Gran calidad en el V40, que presenta el diseño más burgués. Tras la consola 'flotante' cabe alguna cosa.



▲ Magníficos asientos delanteros en el Volvo. Detrás hay un espacio razonable, pero la plaza central es muy estrecha.



ejes más generosa pese a ser el más corto, hay buen hueco para las piernas detrás, pero cuando viajan en esa zona tres personas los pasajeros de los extremos llevarán la cabeza tan pegada al montante posterior que acabarán yendo inclinados hacia el centro. Algo incómodo.

Pero para incómodo, el Serie 1, que acepta bien a dos ocupantes en su segunda fila –el espacio para las piernas es correcto, aunque el túnel central es voluminoso– pero acoge muy mal a tres ocupantes, y precisamente por culpa de su diseño de morro largo y habitáculo más retrasado: el respaldo posterior se interna tanto entre los pasos de rueda que éstos invaden la zona lumbar de los dos pasajeros que van en los extremos. Puede que en un desplazamiento corto lo pasemos por alto, pero un viaje largo en esa posición acaba pasando factura.

CALIDAD » Divino tesoro

Entre las virtudes buscadas por el potencial comprador de uno de estos cuatro modelos figura la calidad, tanto de las cosas que se ven como de los elementos ocultos a la vista. Es decir, los 'premium' tienen fama de estar, como mínimo, un poco mejor hechos que los modelos generalistas, y en eso incluimos desde mejores materiales hasta ajustes más cuidados, pasando por un mayor refinamiento general, posibilidades de personalización impensables en rivales más baratos... Igual que valorar los consumos, la habitabilidad o las prestaciones es relativamente sencillo porque casi todo se reduce a frías cifras, en esto del acabado hay más espacio para la subjetividad, e incluso en nuestra propia redacción suele haber opiniones para todos los gustos, porque unos nos fijamos más en la menor o mayor presencia de superficies mullidas, otros dan importancia a posibles 'rebabas' plásticas o a la sensación de robustez, y los hay que no perdonan un 'grillito' al circular por firmes bacheados. Pero haciendo una combinación de todo eso me atreveré a establecer un 'ranking' de calidad y terminación en nuestros protagonistas.

En la primera posición situamos al A3 Sportback, pues Audi es la que mejor traslada a sus coches pequeños la 'supercalidad' de las grandes berlinas de lujo. Las puertas cierran con un sonido firme y amortiguado, el habitáculo es refinado y robusto, todos los mandos tienen buen tacto, la iluminación del cuadro es realmente vistosa, el enmoquetado del maletero es impecable y todo se mantiene perfectamente ajustado aunque vayamos por una carretera descarnada. Por detrás, compartiendo la segunda plaza, el Serie 1 y el V40, pues ambos nos parecen brillantes pero presentan en algunas zonas unos plásticos sólo correctos si los comparamos con los del A3. En el caso del BMW, además, hay que destacar la no-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

BANCO DE PRUEBAS

	A3 2.0 TDI 184 Q.	120D XDRIVE	A 220 CDI 4M	V40 D4
VELOCIDAD MÁXIMA	230 km/h	225 km/h	217 km/h	215 km/h

ACELERACIÓN (en segundos)				
400 m salida parada	15,5	15,2	15,7	16,2
1.000 m salida parada	28,9	28,2	29,0	29,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (6,9)	7,3 (7,2)	8,0 (8,2)	8,5 (8,3)
Recorriendo (metros)	131	126	134	141

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)				
400 m desde 40 km/h en 4ª / D	14,1	16,1	14,1	14,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	20,2	-	-
400 m desde 50 km/h en 6ª	-	20,5	-	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / D	27,4	29,4	27,4	27,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	35,1	-	-
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	-	37,2	-	-
De 80 a 120 km/h en 4ª / D	5,9	6,0	5,8	6,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	8,1	-	-
De 80 a 120 km/h en 6ª	-	10,8	-	-

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h				
	+ 2%	+ 3%	+ 2%	+ 2%

CONSUMOS

EN CIUDAD				
A 21,6 km/h de promedio	7,2	6,6	6,5	7,5

EN CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	5,9	5,3	5,4	6,2
En conducción rápida	10,1	9,5	9,1	11,0

EN AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	7,1	6,3	6,5	7,6
A 140 km/h de cruceo	7,9	7,2	7,4	8,3

CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km	6,8	6,2	6,2	7,1

AUTONOMÍA MEDIA				
Kilómetros recorridos	685	788	853	823

CONSUMOS OFICIALES				
Ciclo urbano	5,8	5,8	5,5	5,0
Ciclo extraurbano	4,7	4,0	4,1	3,7
Ciclo mixto	4,9	4,7	4,6	4,2

FRENOS				
DISTANCIA DE FRENADO				
A 60 km/h	12,2	12,6	13,7	12,5
A 100 km/h	38,3	35,7	35,5	36,5
A 120 km/h	52,6	52,9	51,1	50,0

Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 55,4

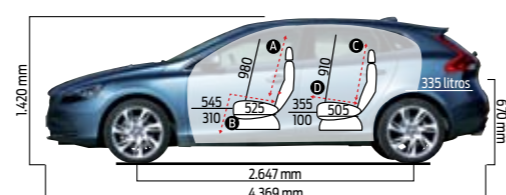
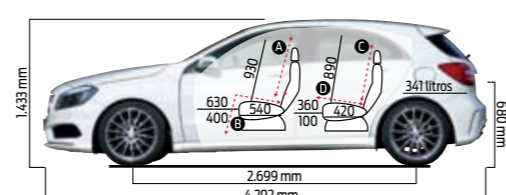
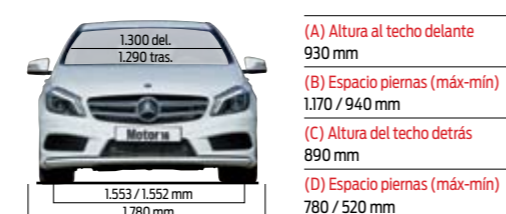
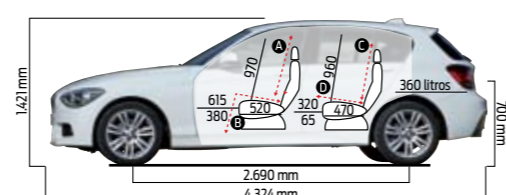
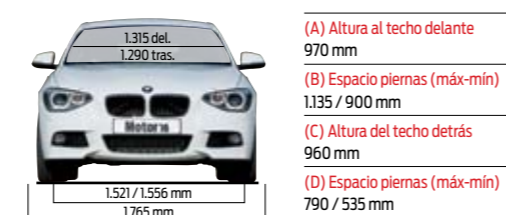
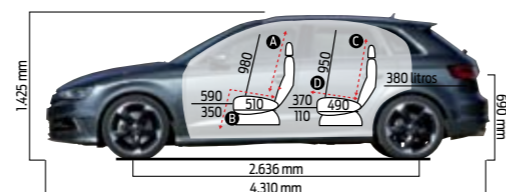
SONORIDAD

MEDIDAS (dB)				
Al ralentí	43,0	43,9	44,7	46,6
A 60 km/h	59,8	61,3	63,5	63,0
A 90 km/h	62,4	62,4	65,8	65,9
A 120 km/h	65,0	65,5	70,7	69,5
A 140 km/h	67,4	68,3	72,3	72,1
A tope	74,7	76,6	78,9	80,9

Umbral de conversación: 50 decibelios

Umbral del dolor: 140 decibelios

MEDIDAS



EXTENSA OFERTA DE MOTORES, QUE VA DESDE 95 HASTA 360 CV



◀ Del A3 Sportback hay versiones TFSI de gasolina con 110, 125, 150, 180 y, en el caso del S3, 300 caballos. Y si preferimos diésel, hay TDI con 110, 150 y 184 caballos.



◀ En la Serie 1 se ofrecen motores de gasolina de 102, 136, 170, 218 y, para el M135i, 320 caballos. Y en diésel, 95, 116, 143, 184 y 218 caballos.



◀ En la Clase A hay versiones de gasolina con 122, 156, 211 y, en el caso del A 45 AMG, 360 caballos. Y si preferimos diésel, hay CDI con 109, 136 y 170 caballos.



◀ En el V40 hay motores de gasolina con 179 y 245 caballos, y pronto llegará el T2, de 120. En diésel, 114, 150 y 190 caballos.

table evolución observada frente a los primeros Serie 1, lanzados en 2004, pues si aquellos defraudaban en este terreno –pasó lo mismo con los primeros X1–, los actuales están a un nivel muy superior. Y en el test más exigente imaginable, como circular por una calzada llena de baches –no pensamos en una sofisticada pista de pruebas, sino en muchas carreteras locales de este país–, tanto el V40 como el Serie 1 se mostrarán sólidos. Es decir, que no surgirán ‘grillitos’.

Dejamos para el final, ocupando la cuarta plaza, al Clase A. Un análisis a coche parado resulta satisfactorio, pues hay buenos materiales, no se detectan malos ajustes, los asientos son firmes y cada mando tiene el tacto adecuado, pero una vez en marcha el coche transmite una sensación de solidez inferior a la percibida en sus rivales, sobre todo con mal firme. Un Volkswagen Golf, un Peugeot 308 o un Mazda3, que son tres generalistas de gran calidad, le pondrían en apuros en este capítulo, tan importante tratándose de un coche ‘premium’.

TECNOLOGÍA » Sin duda, los referentes del segmento

Otro de los argumentos de los compactos ‘premium’ radica en la tecnología disponible, ya sea de serie o en opción. Y nos referimos a todo tipo de apartados. Por ejemplo, los cuatro tienen versiones con tracción total, aunque se llevan la palma Audi y Mercedes-Benz, que ofrecen sus sistemas Quattro y 4Matic, respectivamente, con cuatro motores: dos diésel y dos de gasolina. En el caso del BMW, su tracción xDrive está disponible con un motor diésel y uno de gasolina, mientras que Volvo sólo ofrece tracción total para el motor más potente de gasolina, y exclusivamente en versión CrossCountry. En cuanto a tipos de cambio, el A3 y el Clase A tienen también algo en común: sus variantes automáticas –S tronic y 7G-DCT, respectivamente– son de doble embrague, mientras que Serie 1 y V40 apuestan por cajas automáticas ‘tradicionales’ –con convertidor de par–, aunque

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

SISTEMAS DE SEGURIDAD Y ASISTENTES*

*Datos correspondientes a las versiones básicas de cada gama

	AUDI A3	BMW SERIE 1	MERCEDES A	VOLVO V40
Airbag de rodilla para el conductor	SÍ	-	SÍ	SÍ
Airbag laterales traseros	410 €	-	508 €	-
Capó activo para protección en atropellos	SÍ	-	SÍ	SÍ
Airbag exterior para protección en atropellos	-	-	-	SÍ
Sensor de aparcamiento delantero	915 €	889 €	914 €	1.029 €
Sensor de aparcamiento trasero	470 €	534 €	914 €	363 €
Asistente de aparcamiento semi-automático	1.045 €	1.304 €	914 €	1.029 €
Cámara de visión trasera	480 €	497 €	381 €	460 €
Alerta por tráfico cruzado trasero	-	-	-	545 €
Asistente de arranque en cuesta	SÍ	-	SÍ	SÍ
Control de crucero	320 €	-	338 €	278 €
Control de crucero adaptativo	660 €	430 €	1.164 €	1.936 €
Detector de fatiga	SÍ	-	SÍ	-
Frenada automática a baja velocidad	340 €	-	1.164 €	SÍ
Asistente de frenado para colisiones múltiples	SÍ	-	-	-
Detector de peatones y ciclistas	-	-	-	1.936 €
Alerta por colisión inminente	235 €	-	SÍ	962 €
Alerta por cambio involuntario de carril	680 €	660 €	603 €	962 €
Control de ángulos muertos laterales	590 €	660 €	603 €	545 €
Lector de señales de tráfico	680 €	381 €	3.266 €	962 €
Faros antiniebla	SÍ	SÍ	250 €	-
Encendido automático de faros	145 €	155 €	SÍ	109 €
Faros bixenón	1.140 €	771 €	SÍ	1.089 €
Faros adaptativos	1.550 €	488 €	750 €	1.089 €
Asistente de luces de carretera	160 €	178 €	134 €	1.301 €
Sensor de lluvia	145 €	155 €	392 €	109 €
Dirección con desmultiplicación variable	330 €	534 €	373 €	-
Configurador dinámico del chasis	235 €	SÍ	-	-
Aviso de presión de neumáticos	95 €	SÍ	SÍ	-
Llamada de emergencia SOS	590 €	359 €	3.266 €	847 €



Cinco puertas, una fórmula que funciona en coches compactos. Pero A3 y Serie 1 pueden pedirse también con carrocería de tres.



▲ La tracción total Quattro está disponible para los motores TDI de 150 y 184 CV. En gasolina, con 180 y 300.



▲ En diésel, la tracción total xDrive se ofrece sólo en el 120d, de 184 CV. Y en gasolina, sólo en el M135i, de 320.



▲ Hay versiones de tracción 4Matic para los Clase A CDI de 136 y 170 CV. Y en gasolina, para los de 211 y 360 CV.



▲ Sólo podremos optar por la tracción total AWD en el V40 si es CrossCountry, y de gasolina: 179 ó 245 CV.

con ocho marchas. ¿Cuál funciona mejor? Difícil respuesta, pues incluso dentro de una misma gama habrá diferencias, como demuestra el caso del Audi, pues la marca ofrece transmisiones S tronic de seis y siete marchas –en función del par máximo

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

LAS NOTAS DE EURONCAP

	AUDI A3	SERIE 1	CLASE A	VOLVO V40
ESTRELLAS	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Protección adultos	95%	91%	93%	98%
Choque frontal	15,4 pts	15,4 pts	14,8 pts	15,7 pts
Choque lateral	8,0 pts	7,9 pts	8,0 pts	8,0 pts
Choque lateral con poste	7,6 pts	6,5 pts	7,3 pts	8,0 pts
Choque trasero (reposacabezas)	3,2 pts	3,0 pts	3,3 pts	3,5 pts
Protección infantil	87%	83%	81%	75%
Protección peatones	74%	63%	67%	88%
Asistentes de seguridad	86%	86%	86%	100%



El A3 obtiene la nota más alta de los cuatro en protección infantil, y la segunda mejor en protección de adultos y de peatones. Pero también es el que muestra un mayor desplazamiento de los pedales en choque frontal.



Cinco estrellas también, máxima nota posible en las pruebas EuroNCAP. Pero el Serie 1 es, quizás, el menos brillante del cuarteto, pues queda último en protección de adultos y de peatones. Pero es segundo en protección infantil.



Tercero en protección de ocupantes adultos, tercero en protección infantil y tercero también en protección de peatones atropellados. Pero el Clase A gana en algo: sus pedales apenas se mueven en caso de colisión frontal.



Todos comparten las cinco estrellas, pero podríamos declarar ganador al V40, que vence a sus rivales en protección de adultos y de peatones, y en número de asistentes. En protección infantil es último, pero con una buena nota.

del motor-, y la adaptación a cada propulsor no siempre está igual de lograda. Por ejemplo, la caja S tronic nos parece perfecta unida a los TFSI, y 'casi' perfecta cuando se asocia a un TDI. Nos gustan también las transmisiones de BMW y Mercedes-Benz, mientras que la de Volvo nos parece un poco más lenta y menos deportiva.

Pero hablar de tecnología en nuestros protagonistas daría para un libro, pues ofrecen prácticamente de todo. El V40, por ejemplo, es el único con airbag de capó para proteger peatones y presume de detector de ciclistas o alerta por tráfico cruzado trasero, el A3 equipa frenada automática contra colisiones múltiples y tiene entre sus opciones la suspensión magnética, y el Serie 1 apuesta por los neumáticos 'runflat', con los que podremos circular a baja velocidad después de pinchar. En cuanto al Clase A, último en llegar, su lista de equipos de serie u opcionales es también impresionante, como se espera de un 'premium'.

CONCLUSIÓN » Todo depende de lo que busquemos

Lo decíamos al principio y lo repetimos al final: los cuatro modelos son estupendos y es difícil hablar de uno como el mejor. Si alguien busca el compacto más seguro, quizás deba apuntar al Volvo, pues logra las mejores notas de EuroNCAP y ofrece elementos no disponibles aún en sus rivales. Pero tiene el maletero más pequeño y su gama mecánica resulta más justa. El usuario que priorice la deportividad debería pensar en el BMW, único con propulsión trasera en las versiones 'normales' y que tiene un tacto de dirección exquisito, aunque las plazas traseras no son amplias, y puede hablarse de auténtica incomodidad si viajamos cinco. Del Mercedes-Benz destacaríamos el agrado general, bajo consumo y gran autonomía en viajes, pero su acabado es mejorable y las plazas traseras parecen también más pensadas para dos que para tres por culpa de unos montantes 'C' muy inclinados. Del Audi, por último, deberíamos alabar su maletero, que le convierte en la alternativa más funcional del cuarteto, y una calidad general fantástica. Si a ello sumamos que su gama acoge el diésel más ahorrador, que su oferta de versiones Quattro es amplia, que su caja S tronic funciona de maravilla y que el precio de partida es relativamente comedido probablemente estemos ante el ganador, pues el equilibrio debe tener su premio.





TODOS LOS MOTORES AUMENTAN LA POTENCIA RESPECTO A LOS ANTERIORES Y REBAJAN CONSUMO. HAY UN Q3 QUE SÓLO GASTA 4,1 L/100 KM



Si quieres saber más del Audi Q3 entra en... www.m16.in/685



◀ El interior mantiene el diseño y calidad de acabados y materiales típicos de Audi. El maletero ofrece un tamaño correcto, pero a costa de no ofrecer rueda de repuesto. Estrena una tapa de maletero enrollable.



RSQ3 El más potente hecho en España

El RSQ3, el modelo más potente fabricado en nuestro país, también se actualiza. No sólo en el apartado estético –parrilla de nido de abeja o marco en negro en lugar de en cromado–, también su mecánica supera las cifras del anterior, con una potencia que ahora llega a los 340 caballos. También se han retocado ciertos aspectos para mejorar la dinámica. Por ejemplo, puede equipar tren de rodaje deportivo RS Plus

▶▶ Con 340 CV, el Audi RS Q3 es más potente, pero también más ahorrador que nunca.

con regulación de la amortiguación. Con estos mimbres, alcanza los 250 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos (5,2 l/100 km el anterior) y sólo gasta 8,4 l/100 km, frente a los 8,8 que consumía el anterior.



◀ Los cambios en el exterior se centran sobre todo en la parrilla con un nuevo marco cromado. Este diseño lo adoptarán los futuros SUV de la marca.

Fórmula mágica

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tres años después de su lanzamiento, el todocamino más pequeño de Audi, el Q3, se renueva. La verdad es que se trata más de un lavado de cara desde el punto de vista estético en el que llama la atención el nuevo frontal, en el que la parrilla recibe un marco cromado que acentúa su aspecto tridimensional y poco más. Ese frontal, por cierto, muestra la futura nueva cara de los modelos Q, cuya parrilla se va a diferenciar de los A. Es, por tanto, un estreno que pronto veremos en las nuevas generaciones de Q5, Q7... y lo que la marca nos depare.

También hay cambios a simple vista en el sistema de iluminación, pues a partir de ahora el todocamino fabricado en España incorpora de serie luces de Xenón. Y en opción tecnología LED con intermitentes dinámicos en la parte trasera. Cuando se equipan los faros LED, se eliminan los faros antiniebla. Punto y final a los cambios de estilo, lo que demuestra la vigencia de

Aumentar la potencia y rebajar el consumo parecen términos imposibles de conseguir a la vez. Pero Audi lo hace, y de forma apreciable, en la nueva generación del Q3, que además, actualiza su imagen. Magia

un modelo del que desde su lanzamiento se han comercializado más de 400.000 unidades.

Pero que no haya más cambios de estilo no significa que no haya más cambios. Porque en

realidad, por dentro, en apartados técnicos, hay pequeñas revoluciones. Audi parece haber encontrado un varita mágica para conseguir mayor potencia que antes con menor consumo.

Y no hablamos de unas pocas décimas de rebaja. En concreto, la potencia crece en toda la gama un 10 por ciento y el consumo se reduce un 17 por ciento. Así, donde antes había un motor TFSI de 170 caballos que gastaba 7,3 l/100 km, ahora ese mismo motor crece hasta los 180 CV y el consumo baja hasta los 6,3 l/100 km. Parece magia pero es verdad.

Estas cifras son resultado de pequeños retoques (nuevas culatas y bloques en algún motor, reducción de peso aquí y allá) para afinar al máximo la eficiencia. Incluso, por si las versiones normales se iban de gasto, han creado dos versiones Ultra –en gasolina con el motor 1.4 TFSI de 150 CV y en diésel con el 2.0 TDI de 150 CV) que firman consumos ridículos (5,8 y 4,1 l/100 km respectivamente).

Y que nadie piense que con esta rebaja en el gasto se rebaja también el carácter o el comportamiento, pues también las suspensiones y los chasis han sido retocados ligeramente para

PRECIO	DESDE 30.380 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 114 A 203 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN DE 0 A 14,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Rendimiento y consumo. Calidad de acabado. Comportamiento. Versiones Ultra.	Cambios estéticos escasos. Sin rueda de repuesto. Interior poco modulable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TFSI COD/ULTRA	2.0 TFSI 180	2.0 TFSI 220	2.5 TFSI RSQ3	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	5, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.984	1.984	2.480	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	180/4.000-6.200	220/4.500-6.200	340/5.300-6.700	150/3.500-4.000	184/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	32,6/1.400-3.900	35,7/1.500-4.400	45,9/1.600-5.300	34,6/1.750-2.800	38,7/1.800-3.250
Tracción	Delantera	Total	Total	Total	Delantera o total	Total
Caja de cambios	Manual 6, auto 7	Auto 7	Auto 7	Auto 7	Manual 6, auto 7	Manual 6, auto 7
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	235/50 R18	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.480/1.460 Ultra	1.615	1.640	1.730	1.560/1.645 4x4	1.680
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.388/1.831/1.590	4.388/1.831/1.590	4.388/1.831/1.590	4.388/1.831/1.590	4.388/1.831/1.590	4.388/1.831/1.590
Capacidad del depósito (l)	64	64	64	64	64	64
Volumen del maletero (l)	460/1.365	460/1.365	460/1.365	356/1.261	460/1.365	460/1.365
De 0 a 100 km/h (s)	8,9/9,2 Ultra	7,6	6,4	8,4	9,3/9,6 Ultra	7,9
Velocidad máxima km/h	204	217	233	250	204	219
Consumo mixto (l/100 km)	6,2/5,8 Ultra	6,3	7,2	6,2/5,8 Ultra	4,6/4,1 Ultra	5,1

mejorar todos los detalles de la conducción. Se ofrecen en versiones de tracción total o delantera, se incorpora en opción el sistema de descenso de pendientes y cuenta con tres tipos de cambio: manual de 6 velocidades, automática de 6 marchas y S-Tronic de 7 relaciones.

Rematan los cambios, nuevos equipamientos (MMI Navigation Plus, sistema de reconocimiento de señales de tráfico, Active Lane Assist...) para conformar un modelo que llegará en febrero por un precio a partir de 30.380 euros, sólo unos 500 más que el actual.

30 años emocionando



Si quieres saber más del Peugeot 208 GTi 30th entra en... www.m16.in/712

El 16 de febrero de 1984 Peugeot ponía a la venta el primer 205 GTi, un modelo venerado por multitud de clientes y aficionados al mundo de las cuatro ruedas.

Y cuando se cumplen 30 años del lanzamiento de aquel temperamental 'juquete', Peugeot nos cita en el circuito de Dreux, en las inmediaciones de París, para probar este Peugeot 208 GTi 30th, un modelo que nace para festejar los 30 años de vida del icono francés y del que sólo se fabricarán 500 unidades, de las cuales, 100 presentan este aspecto exterior que en Peugeot denominan bi-materia -6 llegan a España y ya tienen dueño-.

Sin más dilación pasamos a acomodarnos en sus deportivos asientos, creados por Peugeot Sport. Hay pequeñas pinceladas estéticas que lo diferencian de un Peugeot 208 GTi 'a secas', pero en defini-

Hace 30 años que Peugeot lanzaba el 205 GTi. Para celebrarlo han creado este 208 GTi 30th, una versión desarrollada por Peugeot Sport que subirá tu autoestima en momentos de 'bajón'.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

tiva, el puesto de conducción es idéntico, con un pequeño volante y unos relojes que se ven por encima de él.

Ponemos en marcha su remodelado propulsor 1.6 THP, que recibe mejoras que lo hacen más potente y efi-

ciente. Suma 'Stop&Start' y recomendador de marcha, de manera que cumple la norma Euro6 y su consumo baja de los 5,9 l/100 km del 208 GTi, a los 5,4 de este 30th. También sus emisiones pasan de 139 a 125 g/km de CO₂, por lo que podemos acogernos al Plan PIVE. Pero en un circuito nuestra cabeza no está precisamente pensando en lograr buenos consumos.

Lo que de verdad importa es ver cómo la mano de Peugeot Sport se hace notar en este motor que llega a ofrecer 270 CV en los Peugeot RCZ-R. En este caso su potencia no es tan desmesurada y escala de 200 a 208 CV como guiño al nombre del modelo, mientras que su par máximo pasa de 28,0 a 30,6 mkg. Sinceramente este aumento de potencia se nota poco, pues ya los 200 CV del 208 GTi 'normal' empujan con mucha energía -también los

pudimos conducir en circuito-. Además este 30th pesa 25 kilos más.

Estrena una nueva inyección directa y un sistema de escape que tampoco potencia en exceso el sonido.

Ahora bien, la mano de Peugeot Sport se nota, y este

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima (CV)/rpm	208/6.000
Par máximo (mkg)/rpm	30,6/3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Dis. vent. 323 mm
Frenos traseros	Discos 249 mm
Neumáticos	205/40 R18
Peso (kg)	1.260
Long/Anch/Alt (mm)	3.962/1.739/1.450
Capacidad del depósito (l)	50
Volumen del maletero (l)	285/1.086
De 0 a 100 km/h (s)	6,5
Velocidad máxima (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	5,4



▲ Sólo lo hay en Blanco Perla y en Rojo Ruby, colores históricos entre los GTi de Peugeot. Los bicolor están vendidos y piensan hacer 250 más.

208 GTi 30th es más eficaz. Hereda del RCZ-R su cambio manual de 6 velocidades -los desarrollos son más cortos que en un 208 GTi-, y lo que es más importante, su diferencial mecánico Torsen, que ayuda a gestionar la entrega de potencia al asfalto por medio de sus ruedas delanteras. Así, es mucho más eficaz que un 208 GTi, que

no equipa ni siquiera diferencial electrónico, últimamente tan de moda.

Pero cuando verdaderamente se nota su acción es al desconectar el ESP, pues este 30th apenas pierde tracción al salir de las curvas, incluso con el asfalto húmedo, mientras que al entrar en ellas también arañamos segundos, pues monta un equi-

po de frenos donde delante encontramos discos de 323 milímetros, 'mordidos' por unas pinzas Brembo con cuatro pistones.

Sus neumáticos Michelin Pilot Super Sport también ayudan, mientras que la puesta a punto del chasis se resuelve con unos muelles más firmes y recortados 10 milímetros, unas barras estabilizadoras nuevas, además de que se han variado las vías y la convergencia de la suspensión. Por último, el ESP y el control de tracción se han reprogramado.

Todo ello permite disfrutar como niños de treinta años cuando rodamos en un circuito, pero nos hubiera gustado poderlo sacar a carretera abierta para comprobar si este 208 GTi 30th es realmente utilizable a diario por suspensiones, y si de verdad se ahorra gracias al nuevo 'Stop&Start'.



EXCLUSIVO EL 30th RECIBE ELEMENTOS QUE LO HACEN ESPECIAL COMO LAS ALFOMBRAS ROJAS, IGUAL QUE EN EL 205 GTi



▲ Estrena unas exclusivas llantas de 18 pulgadas con 'gomas' Michelin Pilot Super Sport. Los deportivos asientos diseñados por Peugeot Sport son excelentes.



▲ La mano de Peugeot Sport lo hace más imponente. Recibe suspensiones más firmes, muelles 10 milímetros más cortos, pinzas Brembo de cuatro pistones... Pero lo más importante es la adopción de un autoblocante mecánico Torsen que hará que disfrutemos si rodamos en circuito.



EXTERIORMENTE EL SEAT LEÓN TGI DE GAS NATURAL COMPRIMIDO NO ES DIFERENTE DE CUALQUIER LEÓN NORMAL DE GASOLINA O DIÉSEL



Si quieres ver la prueba del Seat León Ecomotive entra en...
www.m16.in/185



▲▼ La carga de gas natural comprimido se realiza con la misma facilidad con la que se carga gasolina. El depósito se esconde bajo el maletero que reduce su capacidad. En el cuadro se indica el nivel de carga de gas o gasolina.

SEAT MII ECOFUEL Con 600 km de autonomía

Combinando los dos depósitos, tanto de GNC como de gasolina que lleva el Seat más urbano, el pequeño Mii es capaz de recorrer 600 kilómetros con una carga de ambos depósitos. El Mii se mueve gracias a un motor de 3 cilindros que genera una potencia de 68 caballos. Su consumo medio homologado es de 2,9 kg de GNC por cada 100 kilómetros lo que equivale a un coste de 2,70 euros, mientras que recorrer 100 kilómetros con el Mii 1.0 de 60 caballos cuesta 7,1 euros. Esto permite amortizar la inversión en poco tiempo, aunque se pierden 38 litros de maletero y acelera dos segundos más lento que su hermano de 60 caballos. El Mii Ecofuel está disponible desde 12,240 euros.

► El logo 'Ecofuel' es la única señal de identidad exterior del Mii de gas. El maletero se reduce en 38 litros y el depósito de gasolina en 25.



A todo gas

Andrés Mas | amas@motor16.com

Italia es el país de Europa más empeñado en extender el uso del Gas Natural Comprimido entre los automovilistas. Con 1.022 estaciones de repostaje, tiene incluso más gasineras que Alemania (904) o que Ucrania (324). Y por supuesto casi mil más que España, que tiene tan sólo 39 a lo largo y ancho de su geografía. Pero poco a poco esta situación debería ir cambiando en nuestro país, por el aumento de la oferta de los fabricantes, por el aumento de los vehículos de gran tonelaje que hacen uso de este combustible y por lógica, por la respuesta que debería dar la administración y empresas como Gas Fenosa, cubriendo la red de carreteras y las grandes ciudades de

Seat apuesta por el Gas Natural Comprimido (GNC), un combustible que permite unos costes por kilómetro y un nivel de emisiones muy bajo. Además, un vehículo de gas está sujeto a los mismos requisitos de seguridad que el resto.

PRECIO DESDE	21.310 €
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES DESDE: 94 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Consumo. Autonomía espectacular. Calidad de ejecución. Sencillez de uso y repostaje.	Maletero reducido. Sin rueda de repuesto ni pagando. Prestaciones respecto a un 1.2 TSI.

gasineras que permitieran repostar normalmente.

Seat, igual que otras muchas marcas, ya ha hecho los deberes y acaba de poner a la venta dos modelos de GNC dentro de una estrategia del Grupo Volkswagen que se amplía a marcas como Audi, Volkswagen o Skoda.

Uno de los modelos Seat de GNC es el León, que se ofrece combinando gas natural comprimido con gasolina a partir de un motor de 1,4 litros de cilindrada y 110 caballos. Según la marca, el compacto español es capaz de recorrer 1.360 kilómetros con la combinación de los dos depósitos de 15 kilos de GNC y de 50 litros de gasolina. Con el de gas, que se ha situado bajo el maletero reduciendo su volumen en 105

litros, el León TGI puede recorrer 420 kilómetros, mientras que con los 50 litros del depósito de gasolina, se podrían hacer 940 kilómetros.

Para establecer comparaciones entre el León de gas y sus competidores de gasolina y diésel, si echáramos 20 euros de combustible en ca-

da uno, con el TSI podríamos recorrer 235 kilómetros, con el TDI agotaríamos la reserva a los 449 kilómetros y con el TGI recorreríamos nada menos que 600 kilómetros.

La utilización del León de GNC es normal y corriente, con la misma sonoridad, la misma capacidad de frenado

y una aceleración muy similar a la de un León 1.6 TDI de 110 caballos.

Pero a pesar de todas estas ventajas, la opinión de José Miguel Aparicio, director comercial de la marca, es que todavía hay que superar la resistencia psicológica del particular hacia este tipo de combustible. Por eso, de momento, ve en las empresas de flotas, con rutas predefinidas y en busca del coste de utilización más barato posible, el público más indicado para el uso de este coche a la espera de que aumente la red de gasineras. En este sentido, está confirmado que en 2015 la marca española homologará el León para taxi, un tipo de usuario al que le gustará saber que cada 25.000 kilómetros, un León TGI ahorra en combustible alrededor de 1.000 euros, por lo que a los 50.000 kilómetros se habrá amortizado la mayor inversión.

En Italia, el 82 por ciento

de los Mii y el 45 por ciento de los León que se venden son de GNC, aunque en España las previsiones apuntan a que se venderán unas 500 unidades al año del León TGI, con precios que parten de los 21.310 euros.

Y si alguien tiene dudas sobre lo seguro o no que puede ser un coche de GNC, hay que decir que están sometidos a los mismos requisitos de seguridad, incluidos 'crash test', que tiene el resto de los vehículos, que la temperatura de ignición del gas natural se acerca a los 600°, comparada con la de la gasolina que es de 315° y que el GNC está almacenado a alta presión (200 bar) en unos robustos depósitos de acero de 12 milímetros de espesor.

Pero lo más tranquilizador es saber que en el mundo hay más de 18 millones de vehículos propulsados por GNC, de los que más de 1,8 millones se mueven por Europa. Por algo será.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	MII 1.0 CNG 68 CV	LEÓN 1.4 TGI 110 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.395
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	68/6.200	110/4.800-6.000
Par máximo/rpm	9,2/3.000	20,4/1.500-3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Tambor	Discos
Neumáticos	165/70 R14	205/55 R16
Peso (kg)	1.031	1.359
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.557/1.641/1.478	4.263/1.816/1.459
Capacidad del depósito (l)	11 kg (GNC), 10 l (gasolina)	15 kg (GNC), 50 l (gasolina)
Volumen del maletero (l)	213	275
De 0 a 100 km/h (s)	16,3	10,9
Autonomía (kilómetros)	GNC: 380, Gasolina: 220	1.360 (420 GNC); 940 (gasol.)
Consumo mixto	4,4 m³/100 km	5,3 m³/100 km / 5,3 l/100



LA VERSIÓN OUTDOOR RELEVA A LA STARTLINE Y AÑADE A SU EQUIPO NAVEGADOR, NEUMÁTICOS 'ALL SEASONS', LLANTAS DE PERFIL NEGRO...



En la reorganizada gama Multivan surge la nueva versión Outdoor Edition, disponible con motores diésel de 114 y 140 CV, tracción delantera o total, y varios tipos de cambio. Para Volkswagen, se trata de una alternativa 'súper práctica' a vehículos todoterreno, familiares o monovolumen de gran tamaño; y no parece un mal planteamiento.



Si quieres saber más del Volkswagen Multivan Premium entra en... www.m16.in/527



◀▶ La versión Outdoor Edition monta asientos delanteros giratorios y tercera fila, que podremos tumbar –para que duerman dos personas– o avanzar. Las dos plazas de la segunda fila son opcionales.

Entre opciones y accesorios, como el portabicicletas adosado al portón, las posibilidades de personalización son casi infinitas.



NUEVA GAMA MULTIVAN Versión Premium, y mucho más

Mercedes-Benz diferencia más que nunca sus modelos Vito –de enfoque industrial– y Clase V –de filosofía más 'turística'–, y Volkswagen responde a esa nueva estrategia distinguiendo más claramente el binomio Transporter-Caravelle de las versiones Multivan, mejor adaptadas a un uso mixto o particular. Además de la versión Outdoor Edition, la marca de Wolfsburg introduce la exclusiva variante Premium, que ocupa el espacio de los anteriores acabados Confortline y Highline. Sus precios parten de 51.100 euros, permite elegir entre los motores 2.0 TDI de 140 CV,

2.0 Bi-TDI de 180 CV y 2.0 TSI de 204, y destaca por su refinado equipamiento. Por otro lado, se mantiene el acabado Panamericana, a medio camino entre las Multivan Outdoor y Premium.

▼ El interior de la versión Panamericana es muy exclusivo. Abajo, el Multivan Premium.



Compañero de 'finde'

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Utilizar a diario un Multivan, con sus 4,89 metros de largo por 1,97 de altura, se nos puede hacer un poco 'cuesta arriba' si frecuentamos la ciudad, pero fuera de los cascos antiguos cualquier conductor podrá habituarse a manejarlo si los desplazamientos son por carretera y autovía, nos movemos por áreas urbanas sin problemas de aparcamiento y tenemos como prioridades la máxima amplitud y versatilidad. Si hay que llevar o recoger muchos niños en el colegio, perfecto, y si somos de los que dedicamos el fin de semana al ocio al aire libre o a la práctica de deportes –el

ciclismo es un buen ejemplo–, perfecto también. Precisamente para ese tipo de público nace la versión Outdoor Edition, que

reemplaza a la Startline pero resulta más interesante por varios motivos. Por ejemplo, pese a que el precio apenas varía el

equipo de serie es más completo ahora, pues agrega Paquete Luz y Visión –con sensor de lluvia y funciones Coming y Leaving Home–, sistema Park Pilot con sensores de aparcamiento delante y detrás, radio RNS 315 –agrupa navegador, bluetooth, display multifunción Plus y conexión Media-In para iPhone e iPod–, asientos delanteros giratorios y cajones portaobjetos bajo la banqueta posterior. Esa banqueta corrida es la tercera fila, porque la Outdoor Edition viene con cinco plazas: las dos delanteras y las tres de la tercera fila, que podemos desplazar longitudinalmente o convertir en plataforma para que duerman dos personas empleando también la bandeja rígida que cubre el maletero.

E incluye de serie también el paquete Edition, compuesto por volante de cuero, faros antiniebla con luz de giro, climatizador y todos los sistemas de seguridad presentes en cualquier Multivan: control de estabilidad, asistente de arranque

en cuesta, ASR, EDS... Una dotación que podremos incrementar a voluntad en función de nuestras necesidades o aficiones, tanto con la extensísima

lista de opciones –sorprende en ella la ausencia de la puerta lateral corredera izquierda, disponible en otras variantes– o mediante la gama Accesorios

Originales de la marca alemana, que incluye desde el portabicicletas del portón trasero –ojo al dar marcha atrás con él desplegado, pues el sensor de proximidad del paragolpes no tiene en cuenta esa longitud extra– o diferentes soportes para el techo, útiles para transportar tablas de surf, esquís o canoas. Podremos pedir, por supuesto, las dos plazas de la segunda fila para configurar un vehículo de siete plazas donde cada pasajero disfrutará de un espacio mucho más amplio que en el mayor de los familiares monovolumen. Y con un enorme hueco detrás para guardar equipaje, incluso con todas las filas en uso. Si nos basta con las plazas delanteras, el Multivan Outdoor Edition –disponible sólo con la carrocería 'corta'– ofrece un diáfano interior con un área de 4,3 metros cuadrados, lo que posibilita pequeñas mudanzas que nos convertirán en el 'amigo del mes'.

Si lo matriculamos como vehículo mixto adaptado –eso le

exime del impuesto de matriculación pero apareja ciertos inconvenientes en el día a día– los precios parten de 39.800 euros, factura correspondiente a la versión base, con el diésel 2.0 TDI de 114 CV, tracción delantera y cambio manual de cinco marchas. Más interesante parece el 2.0 TDI de 140 CV, que logra una mejor relación peso/prestaciones –no olvidemos las dos toneladas largas del conjunto– y da lugar a tres versiones: tracción delantera y cambio manual –de seis marchas–, tracción delantera y caja DSG –recomendable al cien por cien–, y tracción total con cambio manual, combinación que probamos durante varios días y que hará las delicias de los amantes de la nieve o de excursiones que incluyan vías 'off road'. Pero fuera del asfalto, todo hay que decirlo, aparecen 'grillitos' que nos recuerdan el origen industrial del Multivan, que nunca se nos olvidará del todo por lo horizontal del volante o lo arriba que viajamos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 114	2.0 TDI 140	2.0 TDI 140 4M
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968	1.968	1.968
Potencia máxima CV/rpm	114 / 3.500	140 / 3.500	140 / 3.500
Par máximo mkg/rpm	25,5 / 1.500-2.500	34,7 / 1.750-2.500	34,7 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6v. (Aut. 7v.)	Manual, 6 vel.
Peso en orden de marcha (kg)	2.032	2.067 (Aut: 2.075)	2.187
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.892/1.904/1.970	4.892/1.904/1.970	4.892/1.904/1.970
Carga útil (kg)	968	933 (Aut: 925)	893
De 0 a 100 km/h (s)	16,9	14,2 (Aut: 14,7)	15,3
Velocidad máxima (km/h)	163	173 (Aut: 172)	170
Consumo mixto (l/100 km)	6,8	7,0 (Aut: 7,5)	7,8

PRECIO desde **39.800 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE **179 A 206 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE **0% A 14,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Mejor relación equipamiento/precio. Amplitud y funcionalidad. Disponible con DSG y 4Motion.

DEBE MEJORAR

Vibraciones en el salpicadero. Sin puerta corredera izquierda. Motor TDI 180 no en Outdoor.

EuroNCAP Vuelta a las cinco estrellas

Frente a unos resultados generales en los que vuelven a dominar las cinco estrellas, el Dacia MCV, la variante familiar de la berlina rumana, no ha logrado pasar de tres por sus bajos estándares en protección de pasajeros y peatones y la falta de sistemas de seguridad y asistencia al conductor.

En el extremo opuesto siete coches, de los 12 testados, demuestran que los fabricantes cuidan mucho y bien la seguridad en los nuevos lanzamientos. El ejemplo, la puntuación en protección de adultos y asistentes de seguridad del Discovery Sport, el único de los cuatro SUV testados con freno autónomo de emergencia (AEB) de serie; ese elemento figura como opción en Lexus NX 300h, Kia Sorento y Macan, el primer Porsche evaluado por el consorcio europeo, que presenta la peor puntuación de los SUV en asistentes de seguridad.



DACIA LOGAN MCV

ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	57%
NIÑOS	75%
PEATONES	55%
S. SEGURIDAD	38%



FORD MONDEO

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	82%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	66%



KIA SORENTO

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	83%
PEATONES	67%
S. SEGURIDAD	71%



LAND ROVER DISCOVERY SPORT

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	83%
PEATONES	69%
S. SEGURIDAD	82%



LEXUS NX 300 H

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	82%
PEATONES	69%
S. SEGURIDAD	71%



MINI COOPER

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	79%
NIÑOS	73%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	56%



OPEL CORSA

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	79%
NIÑOS	77%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	56%



PORSCHE MACAN

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	87%
PEATONES	60%
S. SEGURIDAD	66%



SMART FORFOUR

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	78%
NIÑOS	77%
PEATONES	65%
S. SEGURIDAD	56%



SMART FORTWO

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	80%
PEATONES	56%
S. SEGURIDAD	56%



SUBARU OUTBACK

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	87%
PEATONES	70%
S. SEGURIDAD	73%



VOLKSWAGEN PASSAT

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	87%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	76%

EURONCAP ADVANCED PARA OPEL

El Side Blind Spot Alert (SBSA) de Opel ha merecido el premio que distingue las tecnologías de seguridad más avanzadas. El sistema, disponible en Corsa, Zafira, Astra, ADAM e Insignia, indica al conductor cuando va a cambiar de carril si hay algún vehículo en el 'punto ciego' del retrovisor, a velocidades de hasta 140 km/h.



Máxima calificación también para las renovadas berlinas puestas bajo la lupa, destacando entre ellas el Subaru Outback co-

mo el más respetuoso con los peatones, el VW Passat con la mejor puntuación en sistemas de seguridad y el Ford Mondeo por su asis-

tente precolisión con detección de peatones. Sin embargo, de los 12 modelos analizados en la última entrega del año el mejor re-

sultado en peatones se lo anota el Opel Corsa, apeado de la quinta estrella por la escasa nota en latigazo cervical, que deja la protec-

ción de adultos un punto por debajo del mínimo establecido para optar a la máxima nota. Tampoco los asistentes de seguridad del

modelo alemán alcanzan el 65% de la puntuación en juego, que se requiere para acceder a la calificación más alta.

la imagen

El Rey con la industria del motor española

La semana 'sobre ruedas' del Rey Felipe VI empezaba el martes en Alemania con la inauguración del nuevo centro de I+D de Gestamp y finalizaba el viernes con su visita a la planta que SEAT tiene en Martorell para presidir el acto institucional del 30º aniversario del lanzamiento del SEAT Ibiza. Dos comparecencias que refrendan la importancia y la fuerza tanto de nuestra industria auxiliar como de la producción de vehículos. En esta ocasión representadas por la multinacional española especializada en el diseño y producción de componentes metálicos para automóviles y el fabricante Seat.



Tráfico El reglamento llegará con el año nuevo

No será antes de que finalice 2014 cuando se apruebe el Reglamento de Circulación. Dará entrada a los nuevos límites de velocidad y serán los cambios a la baja los que predominen. Como se había avanzado, los genéricos 100 km/h de las vías secundarias se convertirán en 90 km/h cuando su anchura sea, al menos, de 6,5 metros. En calzadas más estrechas bajarán a 70 km/h, con la excepción de las que carecen de señalización entre sentidos y bordes, por las que no se podrá ir a más de 50 km/h, con el tope en

30 km/h para los trazados sin pavimentar. En ciudad, las calles con un solo carril bajarán el límite a 30 km/h, quedando en 20 km/h las de plataforma única de calzada y acera. Frente a esto, los esperados 130 km/h de autopistas y autovías quedarán reservados a tramos muy determinados y siempre que se den óptimas condiciones meteorológicas.

Investigación La carretera, fuente de energía

Lo demuestra la investigación dirigida por Antonio Pérez, que aporta las claves para recuperar la energía producida por el tráfico

de vehículos. Este estudio pionero ha sido el ganador del premio 'Juan Antonio Fernández Campo', que convoca la Fundación de la Asociación Española de la Carretera.

Siniestralidad Ciudad sin víctimas

Once ciudades españolas de más de 50.000 habitantes no registraron muertes provocadas por accidentes de tráfico entre 2009 y 2012 y 96 consiguieron cerrar al menos un año en ese periodo sin víctimas mortales. En ese estudio europeo realizado por Dekra sólo mejoran nuestros resultados Reino Unido (121 municipios) y Alemania (100).

la frase

Luis de Guindos. Ministro de Economía y Competitividad.

«Existe la imperiosa necesidad de que la reducción del precio de la energías se traslade con rapidez a las familias y no engrose los márgenes de las petroleras».



Renault entra en una nueva etapa con la llegada de la plataforma CMF. Recientemente inaugurada sobre el Espace, será la base de los futuros modelos, varios de ellos fabricados en Palencia. José Vicente de los Mozos, presidente de la marca en España y director de Fabricación y Logística a nivel mundial, debatió sobre este y otros temas en el II Foro Manuel Doménech.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Bajo el lema 'La calidad es lo primero', Renault ha invertido 420 millones de euros en la planta francesa de Douai. El motivo más inmediato es la producción allí del nuevo Espace, buque insignia de la marca, sobre la plataforma modular CMF (Common Module Family), que en los próximos años se utilizará para dar vida a otros 10 modelos Renault. «Con la plataforma CMF, el cliente apreciará un salto cualitativo en la calidad de fabricación». De los Mozos sabe de qué habla, no en vano es el máximo responsable de producción del Grupo Renault: «Soy conductor de Espace, y ya desde el puesto de conducción, que es el de un SUV, sientes el nivel de calidad. Es un coche para el cliente del segmento 'premium' que busca algo diferente a las berlinas tradicionales».

GAMA CMF» Ventajas de la nueva plataforma

En la planta de Villamuriel de Cerrato, Palencia, también se trabaja en un programa similar dentro del Plan Industrial



José Vicente de los Mozos junto al Zoe, uno de los eléctricos de Renault.

«La **calidad** es lo **primero**»

2014-2016. La plataforma CMF-C/D está destinada a sustentar no sólo al gran Espace y la gama alta sino también a los futuros modelos del segmento C. «Ya se han producido las primeras unidades del futuro modelo CMF en Palencia, de momento a ritmo

experimental. En 2015 se fabricará en serie, más adelante llegarán un derivado, y hasta 4 vehículos más». De los Mozos se refiere en primer lugar al futuro SUV, que deberá presentarse en el Salón de Ginebra, en el mes de marzo. «La nueva plataforma CMF

es claramente ventajosa: podemos producir muchos modelos Renault y Nissan en la misma planta; tardamos menos tiempo en lanzar un nuevo vehículo y con un coste de entrada más bajo; asimismo nos proporciona gran flexibilidad productiva y de costes». El objetivo de Renault es alcanzar un volumen de 3 millones de unidades CMF-C/D.

El futuro SUV, que comparte arquitectura con el Nissan Qashqai, presentará un diseño completamente distinto. «Renault es modernidad ac-

▼ La fábrica de Palencia ya está próxima a iniciar la producción en serie de las futuras generaciones Renault del Segmento C sobre plataforma modular CMF como el futuro Mégane SUV.



cesible a todo el mundo. Es importante hacer coches diferentes, como el Captur, que se fabrica en Valladolid y se vende en los 5 continentes», dice De los Mozos. Precisamente el Captur es el modelo-guía en la estrategia de su futuro hermano mayor, con planteamientos racionales y emocionales similares, pero

un segmento más arriba. Sin embargo, su aspecto frontal se distinguirá por una parrilla tipo Espace.

Al Renault C-SUV deberán seguir el resto de modelos del Segmento C: Mégane, Scénic, etc, cuando les llegue el relevo generacional. Pero la plataforma CMF no será únicamente europea, también se



LA EXPERIENCIA DE DE LOS MOZOS ES GLOBAL: "DE CHINA ME HA SORPRENDIDO LA FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES. LA LIMPIEZA Y EL ORDEN EN LA FÁBRICA, Y EL LIDERAZGO DE LOS MANDOS"

PRODUCIR EN ESPAÑA MEJORAR LA EFICIENCIA

Siempre a la búsqueda de los mejores acuerdos sociales, de los que es fruto el Plan Industrial 2014-2016, José Vicente de los Mozos considera que aún se puede hacer mucho por mejorar la eficiencia industrial de España.

«Cada adjudicación de un nuevo modelo significa una negociación por parte de las plantas de cada país. En España tenemos buenos argumentos, pero en cualquier otro país hacen coches tan bien como nosotros. Así que debemos seguir

trabajando para reducir los costes fijos y mejorar la eficiencia. Y en tener un mercado interior fuerte, imprescindible para que las fábricas sean viables». ¿Puntos a mejorar? «La energía eléctrica cuesta el doble en Es-

paña que en Francia. La longitud de los trenes y la altura de los camiones es diferente en Europa. El corredor central es una oportunidad también hacia el sur; el Magreb crecerá como un mercado importante...». ¿Acaso no son razones de suficiente

peso como para que una Secretaría de Estado de Industria se ponga manos a la obra? Hoy, invertir en Europa es muy caro, pero España todavía puede ser mucho más competitiva para atraer la adjudicación de nuevos proyectos.

ANTIGUO DIRECTOR DE MOTOR 16
Manuel Doménech

Este Foro, impulsado por el Jurado español del Car of the Year, es un homenaje a Manuel Doménech, periodista y amigo fallecido el 22 de septiembre de 2013. Querido y admirado por toda la profesión periodística, Manolo fue también director de Motor 16 y de Gran Auto 16. Su experiencia profesional en esta casa es un recuerdo si cabe más entrañable para los que formamos parte de estas publicaciones. Vaya desde aquí nuestro 'abrazote' al gran amigo.



empleará en el vehículo a fabricar en China: es el futuro. Y también habrá plataformas CMF-B y CMF-A para futuros automóviles del Segmento B y del Segmento A.

PROYECTOS COMPARTIDOS»
Aprendiendo con Daimler

José Vicente de los Mozos, recientemente nombrado Personaje Ilustre de la Automoción Española por ASEPA, ha vivido en directo la puesta en práctica de los acuerdos entre el Grupo Renault y Daimler. Y cuando le preguntamos qué enseñanzas han sacado de esta colaboración, nos responde: «Hemos aprendido en calidad percibida. Hay cosas que para nosotros eran aceptables, y para ellos no. Por ejemplo, la mástica (el sellado de la pintura), las tolerancias, o los niveles de iluminación para comprobar la calidad de la pintura».

La calidad en la producción de automóviles nunca deja de aprenderse. Pero no hace falta irse a un mo-

delo de gama alta: «El nuevo Twingo ha ganado mucho en los materiales del interior; es el primer modelo en el que se ve una auténtica ruptura en este sentido», comenta De los Mozos.

La electrificación es otro de los proyectos en los que Renault colabora con otras marcas. De los Mozos es optimista en lo que respecta al programa Z.E. (Cero Emisiones), pero ve necesario un plan Vehículo Eléctrico en el que se pongan de acuerdo las distintas administraciones, y recalca: «Hay que poner más puntos de carga, por ejemplo en París hay 4.000 frente a 200 en Madrid». Otra declaración relevante: «En 3 ó 4 años tendremos baterías que proporcionarán 350-400 km de autonomía».

Retos como éste son los que hacen de la industria del automóvil una de las más apasionantes y competitivas de la sociedad moderna. Los próximos lanzamientos son la mejor prueba de ello, y Renault tiene varios previstos para el año próximo, todos ellos fruto de un espíritu de equipo auténticamente ejemplar.



▲ Jordi Gené nos explica las excelencias del sistema Haldex 5 de tracción total y cómo actúa a la hora de afrontar tramos con nieve, lluvia o barro.



Experiencia única

Circular por las carreteras más difíciles de los Alpes austriacos de copiloto con Jordi Gené y a bordo del Seat León X-Perience es toda una experiencia única que hemos podido vivir unas horas. Nieve no había, pero el asfalto mojado y algunos tramos de tierra sirvieron para que ambos se lucieran.

Organizar la prueba de un coche con tracción total (el León X-Perience) en los Alpes austriacos para demostrar lo bien que va en la nieve, y que días antes desaparezca el metro y medio de manto blanco por la lluvia y las altas temperaturas, es un contratiempo que Seat ha sabido manejar con maestría. Maestría que el piloto y embajador de la marca Jordi Gené demostró buscando, junto a otros miembros del equipo del Centro Técnico de la marca, una prueba alternativa por un espectacular y espeso bosque atravesado por una carretera de las que hacen afición, con 'paellas' en cuesta con muy baja adherencia, zonas deslizantes siempre en sombra y ocasionales tramos de tierra muy resbaladizos... y extrema-

damente divertidos. Habríamos preferido la nieve, pero una vez metidos en harina ni nos acordamos de ella. Y es que pedimos a Gené que nos acompañara a realizar el recorrido e incluso que condujera el X-Perience 2.0 TDI de 184 caballos con cambio DSG y nos hablara sobre el mejor coche que ha fabricado Seat en su historia. Y según nos cuenta, lo que más sorprende a Jordi Gené del Seat León Xperience es el sistema de tracción. «Los primeros kilómetros que recorremos por carretera, lo sientes como un León ST, un coche dinámico, cómodo de hacer kilómetros, divertido... pero en el momento en que decides salirte de lo habitual, para mí, la gran ventaja que tiene este coche es el diferencial Haldex de 5ª generación. Es un

diferencial con el que consigues dos cosas. La primera, que sea divertidísimo ya que acelerando en nieve, que es lo que me hubiera gustado que probárais, no es un tracción delantera que te ayuda desde atrás a no quedarte colgado si no que es un coche que esta pensado para ser 4x4». Gené conduce muy rápido el X-Perience por tramos que podrían ser de rally, pero a su vez habla entusiasmado de un coche que no le importaría te-

ner en su garaje junto al León Cupra que tiene asignado y en cuyo desarrollo participó activamente. «El X-Perience, desliza muy bien cuando aceleras, reacciona muy rápido cuando hay un cambio mínimo en la adherencia, y manda la fuerza donde el coche la necesita. Es una reacción inmediata y siempre la correcta gracias a todos los sen-



▲ La 5ª generación del sistema Haldex de tracción total tarda mucho menos tiempo en reaccionar y también es más ligera.



▲ Eficaz, rápido, bien hecho... y muy práctico. El León X-Perience es un modelo que cubre varios segmentos.

◀ No había nieve, pero sí el resto de inclemencias del invierno, como niebla, frío, lluvia... Pero para Jordi no hay secretos.

JORDI GENÉ Un piloto de lujo en Seat

Jordi Gené se proclamó Campeón de España de Karting en 1986 y desde entonces no ha dejado de correr y de ganar campeonatos de numerosas especialidades. Gené ha corrido en F3, F-3000, ha sido piloto probador del equipo Benetton de F-1, ha sido piloto oficial de Audi, ha corrido con camiones, también el Campeonato de Europa de Lamborghini, las 24 Horas de Le Mans (que ganó

en su categoría en 2001), le dio la primera victoria a Seat en el WTCC en 2005, ha sido piloto de desarrollo de Yokohama en 2013 y piloto de pruebas y embajador de la marca Seat. En concreto, Jordi desarrolló el último Seat León Cupra y logró con este modelo el récord en tracción delantera en el circuito de Nürburgring cuando en marzo de este año paró el cronómetro en 7:58.4 minutos.



sos que lleva. Me acuerdo de los primeros ESP que salieron, yo prefería quitarlos porque te impedían disfrutar. Y ahora ya tienes distintos programas de ESP, puedes ir más rápido, desconectarlos del todo... Y lo mismo ocurre con el sistema que lleva implantado este coche. Si estás moviendo bien el volante lo que hace es avanzar pase lo que pase bajo las ruedas. Al final la única limitación que puedes encontrar es que roces con los bajos. Y si ese no es el problema, subes como con el mejor todoterreno».

Pero el experimentado piloto catalán es consciente de lo que lleva entre manos. «No obstante hay que ser realistas, no te pongas a hacer trialeras ni a pasar piedras de medio metro porque vas a romper el coche. Pero a este divertido León con neumáticos de invierno, no hay carretera nevada ni camino embarrado que se le resista». Gené ha trabajado codo con codo con



▲ Mientras que escribimos este reportaje, ya de vuelta en la redacción, Seat nos manda esta foto que muestra la nevada que cayó al día siguiente.

los ingenieros suecos de Haldex y sabe 'latín' cuando se trata de hablar de este ingenio mecánico. «Cuando ves cómo trabaja el Haldex, te sorprende porque recorre a numerosos parámetros... No es un sensor en una rueda que te dice que esa rueda está yendo más rápido, vamos a pararla. Detecta que está yendo más rápido, qué es lo que está haciendo el tío con el volante, qué está haciendo el coche en cada curva, e incluso en un mo-

mento dado puede dejar que las ruedas de atrás patinen en una curva para ayudarte a salir de una zona complicada. Esto para mí es lo que le da este punto de versatilidad al coche. Otra ventaja del Haldex es que es un sistema muy ligero, ya que al ser un diferencial electrohidráulico no necesitas un mazacote pesado como antiguamente. De hecho la reducción del peso del nuevo León le ha venido al pelo porque lo hace mucho más

dinámico. Y con el diferencial ocurre lo mismo, no es un lastre ni pierdes maletero... es un plus que llevas en el coche». Pero Gené no se limita a hablar del Haldex cuando se refiere al nuevo modelo de Seat. El cambio DSG es otra de sus debilidades. «La gente da por hecho que siempre voy a preferir coches con cambio manual, y yo les digo que si puedo, voy con DSG, y en un coche como éste todavía con más razón ya que en una subida te ayuda a regular bien la velocidad y la tracción sin quemar el embrague ya que no tienes que estar pendiente si lo haces o no lo haces patinar...»

Repito el tramo al volante con Gené de copiloto, que me anima a poner a prueba los límites del X-Perience. El León más aventurero aguanta el tipo y saca pecho en las zonas más delicadas. Pero es verdad que sobre nieve el trabajo del Haldex 5 habría lucido más. El siguiente grupo lo pudo comprobar.

El futuro más cercano



La octava generación del Volkswagen Passat es sin duda un escaparate tecnológico a todos los niveles. Pero Volkswagen no se duerme en los laureles y está en constante evolución para ofrecer a sus clientes productos cada vez más atractivos y adelantarse a la cada vez más feroz competencia. No nos extrañaremos al ver en un futuro muy cercano cambios DSG de 10 velocidades, navegadores predictivos, plásticos inteligentes para el habitáculo...

REDUCCIÓN DE CO₂

Del 2.0 TDI Biturbo a las 10 velocidades

Si el propulsor 2.0 TDI Biturbo de 240 CV nos sorprendió, decir que los de Wolfsburg suman a esta mecánica un compresor eléctrico. En fase de desarrollo, este motor proporciona 272 CV y trabajan con unidades a 12 voltios, pero también a 48, igual que Audi en los A6 TDI Concept.

En no mucho tiempo Volkswagen ofrecerá un cambio DSG de 10 velocidades. Con un tamaño similar al de 7 relaciones es compatible con motores que generen un par máximo de hasta 56,1 mkg –el TDI Biturbo ofrece 51,0 mkg–. Volkswagen también tiene listo su sistema Start-stop 2.0. Disponible junto al cambio DSG,

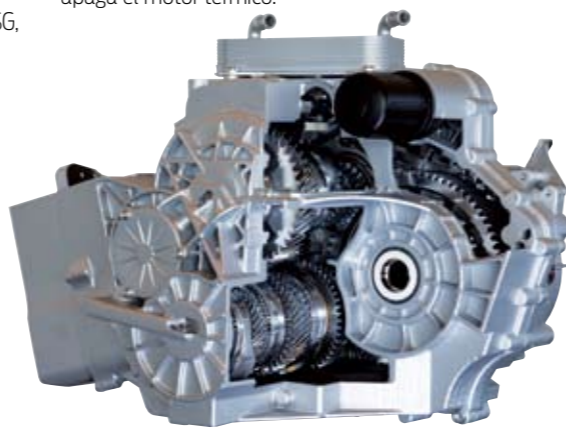
detiene el motor cuando circulamos por debajo de 7 km/h, lo que permitirá ahorrar 1,7 gramos por kilómetro de CO₂. Pero también combinarán la 'navegación a vela' con el 'Start-stop', por lo que al dejar de acelerar, directamente apaga el motor térmico.



▲ El motor 2.0 TDI Biturbo sumará un 'e-booster' para generar hasta 272 CV.



▲ Al dejar de acelerar, el motor no quedará en punto muerto, sino que se apagará.



▲ Denominado DQ511, tiene un tamaño similar al DSG7 y podrá asociarse a la tracción 4Motion.

Mejoran la practicidad y nuestro día a día

La apertura y cierre eléctrico del portón trasero son cosa del pasado. Ahora incluso nos esperan a que saquemos las cosas del maletero para luego cerrarse. Nos detecta gracias a los sensores de parking. Más adelante proyectarán una imagen en el suelo y se abrirá el portón situando nuestro pie sobre dicha imagen. El Low-E glass tiene un óxido especial que reduce la radiación solar que llega al habitáculo. Al mismo tiempo evita que el calor o el frío abandone el interior del vehículo, reduciendo el consumo del aire acondicionado un 15%. Gracias a unos pigmentos de nuevo desarrollo en partes del salpicadero, éstos alcanzan una menor temperatura cuando se aparcen bajo el sol ya que repelen la luz. También se puede aplicar a asientos de cuero en los cabrios.

UN MEJOR AISLAMIENTO AYUDA A REDUCIR TAMBIÉN EL CO₂

▼ Los sistemas de apertura y cierre eléctrico reciben información con los sensores de parking para detectar la presencia de personas alrededor del vehículo.

► Sobre un prototipo vimos que con el Low-E glass la temperatura del cristal bajaba de 78 a 71 grados.

► Una cámara térmica permitía ver una diferencia de 20 grados de temperatura.



NAVEGACIÓN, MULTIMEDIA, ENTRENADORES PERSONALES... Tecnología para conductor y acompañantes

Volkswagen ya ofrece navegadores con conexión a Internet, capaces de visualizar mapas con vista de Google Maps y Google Street View. Pero estos navegadores serán predictivos y calcularán la ruta más rápida en función de las condiciones actuales de la vía. La llave de nuestro Volkswagen estará personalizada y el vehículo nos conocerá gracias a ella. Así, al abrirlo, volante, asiento y retrovisores estarán ajustados a nuestro cuerpo, habrá sintonizado nuestra radio favorita e incluso selecciona nuestro modo de conducción preferido desde el DCC.

La conexión será total con nuestro smartphone gracias al sistema 'MirrorLink'. No sólo podremos escuchar la música de nuestro teléfono en el coche, sino que compartiremos aplicaciones, como el Think Blue Trainer, que puntúa nuestro estilo de conducción para ser los más eficientes del vecindario.

Nuestros acompañantes no serán meros espectadores, pues con Media Control, podrán tener acceso a la navegación, al equipo de sonido o al estado del propio vehículo desde cualquier dispositivo externo. Además han ingeniado unos soportes para tablet económicos y muy funcionales.



▲ Los navegadores predictivos saben el tráfico actual de las vías, si hay obras, accidentes...



▲ Esta App puntúa nuestro estilo de conducción y propone retos diarios.



▲ La llave irá asociada a la persona y el vehículo nos reconoce al acercarnos al él.



▲ Estos soportes para tablet, además de económicos son muy funcionales.

Cuando los sistemas de seguridad activa no salvan el choque, sucede esto. Han realizado un 'crash test' hasta 80 km/h, sin que la 'vida' de los dummies haya corrido peligro.



Un 10 en seguridad

El particular objetivo de Volvo para el año 2020, es que nadie muera o resulte gravemente herido en un vehículo nuevo de la marca sueca.

Este objetivo no se ha gestado en los últimos tiempos, pues Volvo lleva invirtiendo en seguridad desde su nacimiento en 1927, convirtiéndose así la seguridad en una de sus señas de identidad.

El nuevo XC90 ha nacido con dicho objetivo en mente, y Volvo nos explica los elementos de seguridad con que cuenta su nuevo SUV, disponible desde 53.900 euros y que divide en cinco fases.

Fase 1. Se sientan las bases para conseguir una conducción segura y cómoda, desarrollando tecnologías que ayudan al conductor a mantener la concentra-

ción mientras conduce. Así, se ofrece el Pilot Assist, que controla la aceleración, el frenado y la dirección en los atascos. Pero también los detectores de fatiga, reconocimiento de señales de tráfico, advertencia de cambio involuntario de carril, sensores de ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado -avisa si se aproxima un vehículo cuando realizamos una maniobra de marcha atrás-, luces de carretera activas con los nuevos faros LED, pero también con los faros halógenos, control de presión de neumáticos, sistema de aparcamiento

asistido o el Visual Park Assist, que ofrece al conductor una visión 360° a vista de pájaro.

Fase 2. El conductor está a punto de perder el control, por lo que se activan elementos que intervienen para estabilizar el coche o alertar al conductor. Así, entran en acción el control de estabilidad, el control de estabilidad de vuelco, la advertencia de colisión, proyectando una luz roja sobre el parabrisas, la advertencia de colisión trasera, las luces de frenada de emergencia o el asistente de estabilización de remolque.

Fase 3. El accidente está a

punto de ocurrir, por lo que el Volvo XC90 está atento para intervenir si el conductor no puede evitar la colisión por sus propios medios. Aquí entra en acción el sistema City Safety, capaz de detener por completo el vehículo ante un peatón, ciclista o vehículo, cuando circulamos a baja velocidad. Pero también la advertencia de colisión trasera o el asistente de frenado.

Fase 4. La colisión es inevitable. Lo primordial es proteger a los ocupantes, reduciendo el riesgo de lesiones y entra en acción el habitáculo de seguridad, las zonas de deformación programadas, los cinturones de seguridad con tres puntos y pretensores, los anclajes ISOFIX, los cristales laminados, la infini-

dad de airbags o el sistema WHIPS que evitan el latigazo cervical.

dad de airbags o el sistema WHIPS que evitan el latigazo cervical.

Fase 5. Producido el accidente, el Volvo XC90 realiza una llamada de emergencia gracias al Volvo On Call, enviando también la ubicación del vehículo. Antes actúa el freno pos-colisión, que deja detenido el vehículo para no producir otro impacto.

Con todo ello, el objetivo Volvo 2020 está a un paso.



La iluminación juega un papel fundamental en el Volvo XC90. Estrena faros LED con luces de carretera activas y unos pilotos traseros que señalizan una situación de emergencia.



El City Safety reconoce personas, ciclistas y vehículos tanto de día como de noche. Si el conductor no actúa, el sistema llega a detener el vehículo para no provocar un accidente o atropello.



Si quieres ver cómo funciona la seguridad del Volvo XC90 entra en... www.m16.in/v95

PRUEBA DE 'DITCH' UN MÉTODO IDEADO POR VOLVO

Los accidentes en la vida real no sólo son contra otro vehículo o un obstáculo, tal y como se simula en un 'crash test'. Se producen salidas de la vía, pero no hay un ensayo que sea común entre las marcas. Volvo realiza tres pruebas -Ditch, Airbone y Rough Terrain- para evaluar consecuencias.



▲ La prueba de 'Ditch' simula las consecuencias que tiene una salida de la vía cuando el vehículo circula a 80 km/h.



▲ Al vehículo se le hace caer por una zanja de 80 centímetros de profundidad, lo que genera un fuerte impacto sobre las ruedas.



▲ Acaba impactando en un terraplén para ver cómo funcionan los airbag y analizar cómo absorben energía los asientos.



▲ Cada vehículo sometido a la prueba de 'Ditch' va repleto de sensores que recogen valiosa información.



▲ El asiento es un elemento de gran importancia en caso de vuelco, otra de las innumerables pruebas que Volvo realiza.



▲ Los sensores de los cinturones delanteros son eléctricos y capaces de retraer el cinturón 100 milímetros en 0,1 segundos.



▲ Los asientos tienen una zona de deformación entre ellos y el chasis que absorbe el impacto y evita lesiones de columna.



+ en www.peugeot.es

PEUGEOT PÍDETE UN LÉO'Z
Los fans de Peugeot no pueden dejar pasar la Navidad sin hacerse con una de las estatuillas Art Toyz que acaba de lanzar la marca.



Se llaman Léo'z y están basadas en el logotipo de la Peugeot y su historia. Hay 12 en total y cuestan 11 euros cada una.

NISSAN LEAF KILÓMETROS ELÉCTRICOS

+ en www.nissan.es

Mil millones de kilómetros. Es la cifra que han conducido hasta ahora los propietarios del Nissan Leaf en todo el mundo y con la que se ha evitado la emisión de más de 180 millones de kilos de CO₂ a la atmósfera.

La marca ha vendido más de 147.000 Leaf en el mundo (31.000, en Europa) y los registros se han podido llevar a cabo gracias al sistema Carwings que incorpora el coche, un contador en línea de los kilómetros recorridos por cada usuario.

ATENTOS A... HASTA EL 31/1/2016

+ en www.mini.es

El Museo BMW de Munich repasa los 55 años de historia de la marca Mini en una exposición que reúne 30 de sus modelos más emblemáticos, accesorios, fotografías, etc..



24 HORAS FORD EL TRIUNFO DE LA SOLIDARIDAD

+ en www.ford.es

La fundación Pequeño Deseo fue la vencedora de la prueba disputada en el circuito del Jarama, con el nuevo Mondeo y la lluvia como grandes protagonistas.

Es algo más que una simple carrera. Las 24 Horas Ford, que han celebrado su undécima edición, es una prueba que mezcla solidaridad, competición, fiabilidad, estrategia y espíritu de equipo. Diez ONG, diez pilotos por equipo, diez Ford Mondeo de serie, todos ellos iguales y equipados con el propulsor diésel 2.0 TDCi de 180 caballos, 225 litros de combustible por escuadra y 24 horas por delante en la que ha sido, seguramente, la cita más complicada de las celebradas hasta ahora, ya que la lluvia fue una constante prácticamente durante toda la jornada.

Ford repartió un total de 144.000 euros en premios, de los cuales 38.000 fueron a parar a la fundación Pequeño Deseo, la gran triunfadora de la prueba gracias a una regularidad encomiable durante las 514 vueltas que dio sin detenerse al madrileño circuito del Jarama. Las fundaciones Pita López y Bobath completaron el podio de honor.

Como ya es habitual cada ONG contó con el apadrinamiento de conocidos actores, cantantes, futbolistas, cocineros o periodistas que no dudaron en involucrarse y mostrar su apoyo incondicional a esta bonita causa.

Motor 16, que participa en esta carrera desde el inicio, formó parte del equipo formado por la ONG Ana Carolina Díez Mahou. En el ecuador de la carrera estuvo rodando durante muchos minutos en cabeza, pero un inesperado contratiempo técnico nos envió hasta la última plaza.

Al final, una intensa remontada nos situó finalmente en la sexta plaza, tras completar 508 vueltas y llegar con el depósito de combustible literalmente vacío.

A lo largo de estas 11 ediciones las 24 Horas Ford han distribuido 1,3 millones de euros que han permitido poner en marcha 117 proyectos, beneficiando a 120.000 personas en el mundo.



Los participantes de la carrera, diez por equipo, escuchan atentos las normas de la carrera.



En esta ocasión el protagonista fue el nuevo Mondeo 2.0 TDCi de 180 CV, diez coches de serie fabricados en España y que demostraron una gran fiabilidad.



Los padrinos que representaron a las diez ONG participantes posan juntos antes de iniciarse la prueba. El embajador de Estados Unidos en España, James Costos (en el centro), no quiso perderse la cita.



José Manuel Machado, presidente de Ford España, conversa con el ex piloto Emilio de Villota y dio la salida oficial a la carrera. Sobre estas líneas la fundación Pequeño Deseo posa sonrientes tras adjudicarse la prueba.



CRUZ ROJA PREMIA A LAND ROVER APOYO CONTINUADO

+ en www.landrover.es

Cruz Roja ha agradecido a Land Rover su colaboración a lo largo de la historia con un premio que recogió Cristina Ruiz, directora financiera de Jaguar Land Rover Iberia, en un acto celebrado con motivo del 150 aniversario de Cruz Roja. Land Rover financia actualmente

el proyecto 'Itinerarios laborales para familias con todos sus miembros en paro', que en los últimos 6 meses ha conseguido que el 28% de las familias participantes cuenten con al menos un miembro empleado.



MÚSICA

+ en www.laciudadmusicales.es

42 aficionados a la música han tenido la oportunidad de asistir a los Premios 40 Principales gracias a un concurso que Toyota puso en marcha en Twitter.

MUSEO SKODA VISITA VIRTUAL

+ en <http://museum.skoda-auto.cz>

El Museo Skoda, que reabrió sus puertas hace dos años después de una gran remodelación, se puede explorar ya a través de Google Street View. La visita virtual a este edificio ofrece la oportunidad de repasar la historia de la marca checa a través de sus modelos y también permite



COMPETICIÓN

+ en www.ssanvong.es

Los organizadores de la carrera Sin Fronteras Challenge (6 al 12 de diciembre) contarán con el apoyo de un SsanYong Rexton 4x4 cedido por la marca.

BP Ultimate informa

Con tu BPpremierplus si acumulas 70 euros en tus repostajes de noviembre y diciembre, podrás conseguir uno de los exclusivos juguetes de la colección limitada que encontrarás en las Estaciones de Servicio BP, por solo 7€.

DIEZ EQUIPOS PARTICIPAN EN ESTE CAMPEONATO. DE LOS 20 PILOTOS QUE CORREN, HAY BASTANTES CON EXPERIENCIA EN FÓRMULA 1



Una nueva chispa para las carreras y el automóvil



▲ Alejandro Agag es el impulsor de un certamen que este año cumple su primera edición, pero para el que ya tienen peticiones de unas 40 ó 50 ciudades para próximas temporadas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Cuando el presidente de la FIA, Jean Todt, y el máximo responsable de la Fórmula E, Alejandro Agag desvelaron el Spark-Renault SRT_01E en el Salón Internacional de Fráncfort en 2013 muchas fueron las dudas sobre el primer campeonato de monoplazas eléctricos de la historia. Este próximo 13 de diciembre se celebrará la tercera prueba en Punta del Este, Uruguay, y así otras seis más hasta terminar la primera temporada en junio, con escenarios como Miami, Mónaco, Long Beach, Londres o Berlín. La segunda edición podría incluir 12 pruebas y, según el propio

Este fin de semana se celebra en Uruguay la tercera cita de la Fórmula E. Ahora en su año de lanzamiento, este campeonato de monoplazas eléctricos puede convertirse en un acelerador de la energía eléctrica para el automóvil por su filosofía y reglamento si consigue superar los desafíos que afronta.

Agag, «hemos recibido unas 40 ó 50 peticiones de ciudades de todo el mundo».

«Somos un hijo de la Fórmula 1», declaraba recientemente Agag, a quien su experiencia en GP2 y cercanía de Bernie Ecclestone en el pasado le han inspirado para el ambicioso y complejo proyecto que viene a ocupar un nicho inexistente, aunque diferenciándose también de aquella. Mientras ésta se ha centrado en la tecnología híbrida con prestaciones de alto nivel, el nuevo campeonato comienza desde cero como una plataforma de desarrollo de la tecnología

eléctrica como energía motriz para el automóvil. Básicamente, el certamen consiste en un campeonato de equipos, donde los fabricantes oficiales que deseen estar presentes en el campeonato tendrán que hacerlo a través de ellos y no de forma directa, como puede ser el caso de Ferrari o Mercedes en la Fórmula 1. De momento son diez con un total de 20 pilotos, muchos de ellos con pasada experiencia en la disciplina reina del automovilismo, como Jaime Alguersuari, Sebastian Buemi, Lucas di Grassi, Nelson Piquet, Jarno Trulli, Nick Heidfeld. Participan pilotos femeninas co-

eléctrica como energía motriz para el automóvil.

Básicamente, el certamen consiste en un campeonato de equipos, donde los fabricantes oficiales que deseen estar presentes en el campeonato tendrán que hacerlo a través de ellos y no de forma directa, como puede ser el caso de Ferrari o Mercedes en la Fórmula 1. De momento son diez con un total de 20 pilotos, muchos de ellos con pasada experiencia en la disciplina reina del automovilismo, como Jaime Alguersuari, Sebastian Buemi, Lucas di Grassi, Nelson Piquet, Jarno Trulli, Nick Heidfeld. Participan pilotos femeninas co-



▲ Por el momento, se han celebrado dos pruebas de la Fórmula E; la primera en Pekín y la segunda en Putrajaya, en Malasia

mo Michela Cerruti, y entre los españoles también se encuentra Oriol Serviá y Antonio García, que participará

en la próxima carrera del campeonato.

El eje del proyecto pasa por el Spark Renault SRT

01, un monoplaza eléctrico homologado por la FIA, cuyo chasis ha sido construido por Dallara buscando la máxima ligereza para optimizar su rendimiento ante el peso de su batería, que ocupa en el coche el espacio equivalente al del depósito de gasolina y motor de un Fórmula 1. Si el depósito de gasolina es de unos 150 kilos, dicha batería pesa cerca de 235 kilos. Se espera que en breve tiempo alcance los 100 kilos, ocupando la mitad de espacio que en el coche actual, con lo cual las prestaciones se incrementarán espectacularmente

La electrónica del SRT 01

suministrada por McLaren Electronics y Williams Advanced Engineering, grupo al que pertenece el equipo Williams de Fórmula 1, suministra las baterías que producen 200 Kw., equivalentes a un máximo de 270 CV de potencia. La integración de los sistemas corre a cargo de Renault, que también está asociado a uno de los equipos, Dams, del que también es socio Alain Prost.

Determinadas por la autonomía de las baterías, las carreras de la Fórmula E duran una hora, aunque «en unos años serán de dos o más, y dentro de diez a lo mejor son de 24 horas», explica el pro-



CARRERAS DE UNA HORA AUNQUE EN UNOS AÑOS SERÁN DE DOS HORAS O MÁS; Y TAL VEZ EN DIEZ AÑOS, PUEDAN SER DE 24 HORAS



Bruno Senna es otro de los pilotos de F-1 que corren en este nuevo campeonato, como Nick Heidfeld, en la foto inferior.



▲ Entre los pilotos participantes se cuentan tres españoles. De izquierda a derecha, Jaime Alguersuari, Antonio García –que va a participar en carreras concretas, como la de Punta del Este– y Oriol Servià, tras muchos años compitiendo en Estados Unidos.



Los monoplazas están desarrollados por Renault y el chasis por Dallara.

pio Agag. La potencia accesible en los entrenamientos (270 CV) es restringida durante la prueba a unos 200 CV.

El tamaño de las baterías impide realizar su cambio en carrera en el presente –aunque será posible en el futuro– por lo que es obligatoria una parada en boxes para cambiar de monoplaza. Además, no está permitido cargar el monoplaza en ninguna de las sesiones ni durante la prueba, y sólo puede llevarse a cabo en boxes con el equipamiento y reglas determi-

nadas por la FIA. Quizás sea uno de los mayores inconvenientes, ya que llegan a durar hasta dos minutos, restando agilidad al formato. Como aliciente extra, los aficionados pueden votar a sus pilotos favoritos para que los tres elegidos puedan aumentar de 150 Kw. a 180 durante cinco segundos en carrera.

«Está claro que las marcas de fabricantes van a acabar invirtiendo aquí, porque como en la Fórmula 1, hubo cosas que se pasaron a los coches de calle, y también ocurrirá con los eléctricos, cada

vez habrá más en la calle», explica Adrián Campos, cuya estructura también está presente en la Fórmula E gestionando China Racing, en cuyo equipo participará Antonio García esta temporada en alguna prueba, caso de la siguiente, en el circuito de Punta del Este.

Uno de los grandes desafíos y atractivos de la Fórmula E será su capacidad para influir en la tecnología eléctrica aplicada al automóvil en un entorno de máxima competitividad. Durante la primera temporada todos los

monoplazas son idénticos, pero a partir de la próxima los equipos podrán construir sus propias baterías y motores, para lo que están estableciendo acuerdos de colaboración con empresas relacionadas con la energía eléctrica que se plasmarán en diferentes soluciones tecnológicas que, a su vez, marcarán diferencias competitivas sobre el asfalto entre los diferentes monoplazas.

Las primeras experiencias de Pekin y Putrajaya han confirmado que la gestión de las baterías es, precisamente, el

factor clave. Desde los boxes el equipo conoce y gestiona la energía que el piloto va consumiendo en cada momento. En el volante del monoplaza cuenta con seis posiciones, la última de máxima potencia, aunque con margen sólo para una vuelta porque las baterías se calientan tanto que hace falta otra vuelta para poder refrigerar. En carrera, un programa de simulación ayuda a controlar que la potencia disponible no se agote antes del final, por lo que se van regulando las posiciones según las circunstancias lo

vayan aconsejando. Uno de los objetivos principales de los equipos en este comienzo de campeonato es desarrollar y optimizar dicho programa de simulación.

Desde el punto de vista deportivo y de prestaciones, la Fórmula E pretende seguir un camino paralelo y nunca confundir su destino con la Fórmula 1. Sin embargo, desde aquella se ha intentado importar parte de la dinámica de relaciones públicas y sociales de esta, adaptándola al perfil de un campeonato que se desarrolla en núcleos urbanos.

Así, cualquier carrera y sus actividades se desarrolla en un solo día, los sábados. Lo que en la Fórmula 1 se denomina 'Paddock Club' (el área exclusiva destinada a las visitas de patrocinadores, invitados y VIP), aquí es el denominado 'Emotion', una zona cuyo diseño busca el mayor acceso posible a la acción, incluyendo la parrilla de salida. Al terminar la carrera, en los propios boxes de los equipos siguen celebrándose actos y fiestas por la noche, quedando totalmente libre el domingo.

¿Triunfará la Fórmula E? ¿Hasta qué punto puede convertirse en una disciplina deportiva del automovilismo con interés y atractivo para el aficionado? ¿Será una plataforma y avanzadilla de vanguardia para acelerar el desarrollo del coche eléctrico? De momento, la Fórmula E es un embrión cuyas optimistas perspectivas han invitado a que, en estos momentos el fondo de inversión CVC, esté estudiando entrar en su capital. No olvidemos, son los propietarios de casi el 40 por ciento de la Fórmula 1...

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

El mercado español en noviembre

YA ESTAMOS POR ENCIMA DEL AÑO PASADO

En 2013 se vendían 722.703 coches, cifra superada por las 781.868 matriculaciones acumuladas que lleva 2014 a falta de un mes para el cierre del actual ejercicio (+18,1% sobre enero-noviembre del pasado año). También noviembre, gracias a la última semana, conseguía crecer el 17,4 % tras las 65.122 ventas impulsadas por la proroga del PIVE 6, inyección que permitirá aproximarse a las 865.000 matriculaciones en el cómputo anual. Apoyados también en la prolongación de las ayudas, 41.425 coches compraban los clientes particulares en el mes, un canal que, tras ese crecimiento del 12,2%, computa 434.761 entregas de enero a noviembre (+21,2%).

En cuanto a las preferencias de los españoles, el Renault Mégane man-

tiene el liderazgo en noviembre, con el Seat León ascendiendo hasta la segunda plaza y el Focus entrando en el 'Top Ten'. Más estabilizadas aparecen las posiciones en el ranking acumulado, que encabeza el Mégane, seguido por el Citroën C 4, que ha desplazado al Ibiza de la segunda plaza al convertir la unidad que el Seat le sacaba al final de octubre en 478 matriculaciones a su favor (ver cuadro). Con las posiciones prácticamente inamovibles, Opel Corsa y VW Polo protagonizan la lucha más cerrada, separados por 35 unidades a falta de un mes para que acabe un año en el que VW será la marca más vendida, con Opel y Seat luchando por la segunda plaza. De momento, la ocupa el fabricante alemán tras los resultados de noviembre.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Noviembre	Enero-Noviembre
RENAULT 5.684	VW 70.917
OPEL 5.254	OPEL 62.056
VW 4.962	SEAT 61.727
FORD 4.639	RENAULT 59.065
SEAT 4.523	PEUGEOT 56.772
PEUGEOT 4.437	FORD 53.101
TOYOTA 4.017	CITROËN 49.846
NISSAN 3.732	TOYOTA 37.867
CITROËN 3.459	AUDI 35.826
HYUNDAI 2.785	NISSAN 34.930

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Noviembre	Enero-Noviembre
MÉGANE 2.373	MÉGANE 26.373
LEÓN 2.196	C4 25.799
CLIO 1.885	IBIZA 25.321
C4 1.847	LEÓN 25.059
FOCUS 1.827	CORSA 22.303
GOLF 1.519	POLO 22.268
POLO 1.449	GOLF 21.294
AURIS 1.429	SANDERO 19.394
CORSA 1.428	CLIO 18.838
ASTRA 1.409	QASHQAI 15.433

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-NOVIEMBRE)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades		
RENAULT ZOE	249				
FIAT 500	6.892	SMART	35		
FORD KA	3.640	BERLINAS DE REPRESENTACIÓN	357		
AUDI A7	290				
AUDI A8	188				
MERCEDES CLASE CLS	181				
BMW SERIE 7	167				
TT PEQUEÑO	7.655				
OPEL MOKKA	5.462				
TOYOTA RAV 4	4.374				
MITSUBISHI ASX	3.597				
SKODA YETI	1.944				
FAMILIAR COMPACTO	25.059				
VW GOLF	20.188				
RENAULT MÉGANE	19.192				
FORD FOCUS	15.394				
OPEL ASTRA	14.789				
MONOVOLUMEN MEDIO	10.818				
FORD C-MAX	9.492				
PEUGEOT 3008	8.517				
OPEL ZAFIRA	7.244				
RENAULT MÉGANESCÉNICO	7.181				
MONOVOLUMEN GRANDE	2.002				
SEAT ALHAMBRA	1.673				
VW SHARAN	1.005				
SSANGYONG RODIUS	766				
FIAT FREEMONT	657				
GRANDES BERLINAS	2.442				
AUDI A6	2.043				
MERCEDES CLASE E	1.818				



Nuevo



Kreny Bombóm
 exquisito bocado de chocolate y crema

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



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en precios de coches. motor16.com

Table with 5 main columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D 530dA, D 530dA xDrive, G 528, etc.

Chevrolet logo and contact information for Chevrolet España, S.A. including address, phone, and website.

CETELEM

FINANCIACIÓN PARA VEHÍCULOS SIN CARNÉ

La división de crédito al consumo de BNP Paribas financiará los modelos que Aixam vende en España. Son vehículos que se conducen sin carné de las marcas Aixam, Mega y Minauto, cuyo precio oscila entre los 8.460 y 13.300 euros. 92 concesionarios componen la red de fabricante francés en España donde ocupa el 57,6% del mercado.

Renault Disfruta del nuevo Clio desde 9.600 euros

Los descuentos básicos que la marca francesa aplica en diciembre a sus diferentes modelos no presentan cambios respecto al pasado mes, salvo en el caso del nuevo Clio, que ahora se beneficia de -1.400 euros, la misma cifra que se rebaja en el Sport Tourer. Añadiendo el PIVE a la aportación de la marca y el descuento por financiar la operación a través de Multiestreno con RCI Banque, se puede disfrutar de un Clio



Con Pack Basic

desde 9.600 euros, que son 9.700 € en carrocería familiar. En ambos casos, es el Authentique 1.2 16 V de 75 caballos con Pack Basic y dos años de mantenimiento de regalo.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en precios de coches. motor16.com

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

Main table listing car models and prices. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Rows include models like D C4 PICASSO 1.6e+HDI15cv, L LOGAN Laureate 1.2 75 GLP, D DS3 1.6e+HDI 90 Style, etc.

Ferrari logo and contact information for Ferrari España, S.A. including address, phone, and website.

Fiat logo and contact information for Fiat Auto España, S.A. including address, phone, and website.

DS logo and contact information for DS Automobiles España, S.A. including address, phone, and website.

Citroën logo and contact information for Citroën España, S.A. including address, phone, and website.

Dacia logo and contact information for Dacia España, S.A. including address, phone, and website.



CHEVROLET

Autotodo

Príncipe de Vergara 221, Madrid. 91 563 04 69

Ctra. Fuencarral-Alcobendas km 1, Madrid. 91 344 69 21

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

CITROËN C4 Aircross: más donde elegir

Colocado entre el Seduction y el Exclusive llega a la gama del 'crossover' francés el acabado Collection, que se comercializa asociado al 1.6i de gasolina con cambio manual de cinco marchas...

Ambos cuentan con sistema 'Stop&Start', pero la mecánica diesel es la única que también está disponible con tracción total. Como al resto de los C4 Aircross, no le faltan ABS, ESP+ASR, Hill Assist, seis airbag o elementos como Connecting Box...

retrovisor interior electrocromo y exteriores con intermitentes integrados y molduras laterales cromadas.



La gama crece con un nuevo acabado

PRECIOS COLLECTION

Table with 2 columns: Model name and Price. Includes 1.6i Stop&Start ZWD (22.860€), HDI 115 Stop&Start 6v ZWD (24.940€), HDI 115 Stop&Start 6v 4WD (27.030€).

Large table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Dacia, Ford, and Honda with their specifications.

Hyundai advertisement with logo, contact information, and a list of car models and prices. Includes text: 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' and 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.'

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of Mercedes-Benz models and their specifications.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of various car models including Nissan, Peugeot, Citroën, Opel, Renault, and others.

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). Includes models like D 3008 Hybrid4, G 3008 Access 1.6 VTI120, etc.



Porsche Importación y Venta S.L. Avenida de Buges, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 301 91. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like G BOXSTER 2.7, G BOXSTER 3.4 S, G CAYMAN 2.7, etc.



Renault Financiamiento y venta Renault España Comercial, Avda. Buges, 89, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 310. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 190 puntos en España. Web: www.renault.es

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like G TWINGO Intens 5c 70cv S&S, G TWINGO Zen 75c 90cv S&S, etc.



Rolls Royce Importación y venta: Rolls Royce Motor Cars Madrid, Paseo de la Habana 74, 28016 Madrid Teléfono: 91 49 41 02. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 2 puntos de asistencia en España. Web: www.rollsroyce.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like G PHANTOM Coupé, G PHANTOM Phantom, G PHANTOM Largo, etc.



Seat Fabricación y venta: Seat S.A. Autovía A-7, km 385, 02610 Martell (Barcelona). Teléfono: 902 402 602. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 200 puntos de asistencia en toda España. Web: www.seat.es

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like L MILO 68cv EcoFuel GNC, L MILO 68cv EcoFuel GNC, etc.

NEUMÁTICOS

PAGAR MENOS POR 'TIRAR' LAS RUEDAS

El sistema Integrado de Gestión de Neumáticos Fuera de Uso, que se encarga del tratamiento de los neumáticos usados (TNU) aplica una reducción media del 7,32 por ciento en las tarifas de 2015. La optimización del coste que supone la gestión de las cubiertas que se desechan a diario en España tiene al consumidor final como principal beneficiario.

PEUGEOT Amplia oferta para acogerse al PIMA Aire 4

Cincuenta turismos y cien comerciales de Peugeot pueden acogerse al PIMA Aire que el Gobierno acaba de aprobar y cuyo objetivo es hacer desaparecer los vehículos más contaminantes. La oferta para contar con un modelo más

eficiente y moderno parte de los 7.800 euros en que se quedaría el Bipper sin IVA y con ayudas y sigue con una gama polivalente, que integran Partner y Partner

Furgón, incluida una versión eléctrica, Expert, Boxer, las siluetas «Tepee», la serie especial Office o el 208 XAD.



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). Includes models like D Ibiza 1.6 TDI 105cv Style Tech 30 Aniversario, D LEON SC 1.6 TDI 105cv S&Sp Reference Plus, G LEON L2 TSI 110cv S&Sp Style, etc.

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

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

MERCEDES-BENZ

PUESTA DE LARGO

Con la presencia del Consejero Delegado de Mercedes-Benz Retail, Eduardo García-Oliveros, el concesionario Mercedes-Benz Madrid organizó la presentación de la nueva Vito a más de 300 asistentes, en una puesta de largo amenzada por el humorista Goyo Jiménez.



asistentes, en una puesta de largo amenzada por el humorista Goyo Jiménez.

VOLVO V40: financiación, equipamiento y buen precio

Hasta el 31 de diciembre es tiempo de aprovechar la oferta que el fabricante sueco ha diseñado para el V40 y permite, por ejemplo, disfrutar de un D2 Kinetic de 115 caballos por 19.100 euros, aplicando descuentos y PIVE y aplazando el pago con Volvo Car Financiar Services. Otra oferta tentadora la del V40 Cross

Country Kinetic, ahora por 21.440 €, con el seguro a todo riesgo de regalo el primer año y el añadido de equipo de sonido de alto rendimiento, Bluetooth, conexión USB y mandos integrados al volante.

También con un precio único en su categoría está disponible el V40 D3 R-Design que, descontadas la aportación de fabricantes, concesionarios y PIVE, se queda en 26.455 €.



Disfrútalo por 19.100 €

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

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

Main table for the second page listing car models, prices, consumption, and power.

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 Ford models and their specifications.

FORD Probarlo tiene premio: un cupón de la ONCE para Navidad

Convencidos de la calidad y atractivo de sus modelos, en Ford han puesto en marcha una promoción especial para animar a visitar el concesionario...

Tentando a la suerte



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

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

Main table listing various car models (including Bentley and BMW) with their specifications and prices.

SEGURO CON REGALO EN AMAZON

Hasta final de año los nuevos clientes de AXA España tienen descuento si compran en Amazon.es...

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

CITROËN C4 Aircross: más donde elegir

Colocado entre el Seduction y el Exclusive llega a la gama del 'crossover' francés el acabado Collection, que se comercializa asociado al 1.6i de gasolina con cambio manual de cinco marchas, que cuenta con 117 caballos, y el HDi de 115 caballos y cambio, también manual, de seis velocidades.

Ambos cuentan con sistema 'Stop&Start', pero la mecánica diesel es la única que también está disponible con tracción total. Como al resto de los C4 Aircross, no le faltan ABS, ESP+ASR, Hill Assist, seis airbag o elementos como Connecting Box, climatizador automático, regulador de velocidad o retrovisores abatibles eléctricamente. A lo que el Collection añade: llantas de aleación de 18 pulgadas, sensor de aparcamiento trasero,

retrovisor interior electrocromo y exteriores con intermitentes integrados y molduras laterales cromadas.



PRECIOS COLLECTION

Table with 2 columns: Model name and Price. Lists 1.6i Stop&Start ZWD (22.860€), HDi 115 Stop&Start 6v ZWD (24.940€), and HDi 115 Stop&Start 6v 4WD (27.030€).

La gama crece con un nuevo acabado

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

Large table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for various brands including Citroën, Hyundai, Honda, and others.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with background image of cars and text: 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo. Siguenos en: www.cochesyconcesionarios.com 902 363 167'

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains multiple columns of car listings.

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). Contains multiple columns of car listings.

Table with 5 main columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Contains a comprehensive list of Opel models and their specifications.

Table with 5 main columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Contains a comprehensive list of Peugeot models and their specifications.

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

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

Porsche Impulsiones Porsche Iberica, S.A. Avda de Bugas, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 300 911. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje.

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

Renault Filial Renault España Comercial, Avda Bugas, 89, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 231. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje.

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

NEUMÁTICOS

PAGAR MENOS POR 'TIRAR' LAS RUEDAS El sistema Integrado de Gestión de Neumáticos Fuera de Uso, que se encarga del tratamiento de los neumáticos usados (TNU) aplica una reducción media del 7,32 por ciento en las tarifas de 2015. La optimización del coste que supone la gestión de las cubiertas que se desechan a diario en España tiene al consumidor final como principal beneficiario.

PEUGEOT Amplia oferta para acogerse al PIMA Aire 4

Cincuenta turismos y cien comerciales de Peugeot pueden acogerse al PIMA Aire que el Gobierno acaba de aprobar y cuyo objetivo es hacer desaparecer los vehículos más contaminantes. La oferta para contar con un modelo más

eficiente y moderno parte de los 7.800 euros en que se quedaría el Bipper sin IVA y con ayudas y sigue con una gama polivalente, que integran Partner y Partner

Furgón, incluida una versión eléctrica, Expert, Boxer, las siluetas «Tepee», la serie especial Office o el 208 XAD.



150 versiones cumplen los requisitos del plan de ayuda a los comerciales

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

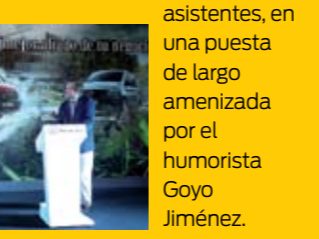
Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide variety of car models and their specifications.

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). Contains a dense grid of car listings with various models and specifications.

MERCEDES-BENZ

PUESTA DE LARGO Con la presencia del Consejero Delegado de Mercedes-Benz Retail, Eduardo García-Oliveros, el concesionario Mercedes-Benz Madrid organizo la presentación de la nueva Vito a más de 300



asistentes, en una puesta de largo amenizada por el humorista Goyo Jiménez.

VOLVO V40: financiación, equipamiento y buen precio

Hasta el 31 de diciembre es tiempo de aprovechar la oferta que el fabricante sueco ha diseñado para el V40 y permite, por ejemplo, disfrutar de un D2 Kinetic de 115 caballos por 19.100 euros, aplicando descuentos y PIVE y aplazando el pago con Volvo Car Financiamiento. Otra oferta tentadora la del V40 Cross

Country Kinetic, ahora por 21.440 €, con el seguro a todo riesgo de regalo el primer año y el añadido de equipo de sonido de alto rendimiento, Bluetooth, conexión USB y mandos integrados al volante.

También con un precio único en su categoría está disponible el V40 D3 R-Design que, descontadas la aportación de fabricantes, concesionarios y PIVE, se queda en 26.455 €.



Disfrútalo por 19.100 €

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

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

Table listing Tata car models such as LEGACY 2.0 Diesel, FORTWO Coupé, and various Vitaras with their specifications.

Suzuki Importador: Suzuki España S.A. C/ Carlos Saiz de Arriba 11, Madrid

Table listing Suzuki car models like ALTO 1.0GL, ALTO 1.0GL USB, and various Jimny models.

Ssang Yong Importador: Ssangyong España S.A. C/ Felipe 7, 28014 Madrid

Table listing Ssang Yong car models including KORANDO 2.0T, KORANDO 2.0T Premium, and various Rexton models.

Subaru Importador: Subaru España S.A. C/ Montaña 5, 28014 Madrid

Table listing Subaru car models such as BRZ 2.0R Executive, XV 1.6i Bi-Fuel, and various Forester and Outback models.



RENAULT TRAFIC DCI 120 CV COMBI

Igor Ager Santos

Me gustaría saber su opinión sobre la nueva Renault Traffic Passenger Edition Energy dCi de 120 caballos. ¿Qué tal responde el motor 1.6 dCi para dos turnos de trabajo? Gracias y saludos

RESPUESTA

Nos pones en un ligero compromiso porque realmente no tenemos una base consistente de kilometraje como para darte unos datos fehacientes de fiabilidad con el nivel de exigencia que nos pides. El Renault Traffic es un modelo relativamente nuevo en el mercado y, por consiguiente, todavía es pronto para tener una base de datos con los pros y contras de la versión en cuestión. Tampoco hemos recibido quejas o incidencias al respecto.

Dicho esto, lo que sí podemos comentarte es que el propulsor 1.6 dCi es realmente toda una garantía en cuanto a fiabilidad, y ahí sí que podemos dar fe porque lo conocemos durante mucho tiempo en modelos de la gama de turismos de Renault, como el Mégane o el Scénic, así como en parientes cercanos, como el Nissan Qashqai.

Lógicamente, los mapas electrónicos son diferentes en el Traffic que en un turismo, debido a sus particularidades de uso y carga. En los turismos la potencia es de 130 caballos, 10 CV más que en la variante por la que te interesas. En ambos casos comparten el valor de par máximo, pero en el Traffic el máximo rendimiento se registra a un menor número de vueltas. Esto quiere decir que el propulsor 'sufrirá' menos porque irá más desahogado, y ese aspecto de cara a la fiabilidad suma puntos. Otro punto a destacar es que en los turismos y en las variantes del Traffic de 90 y 115 el turbo es de geometría variable, mientras que en las de 120 y 140 CV, ambas de la familia Energy, se apuesta por la tecnología Twin Turbo. Esta última consta de dos turbocompresores montados en serie, uno pequeño y de muy baja inercia que trabaja a bajas revoluciones del motor, beneficiando el par motor, mientras que el segundo toma el protagonismo



a un régimen más elevado para conseguir una potencia óptima.

Esto enlaza con tu preocupación sobre qué tal responde la versión en cuestión. No hay duda de que es la solución perfecta y tendrás más que suficiente para el uso que nos indicas, porque suponemos que los traslados de pasajeros no serán exclusivamente por carretera. De ser así, la opción de 140 caballos parece más lógica.

También suponemos que has elegido la variante de 120 CV porque es la única, de las cuatro con que se comercializa el Traffic, que tributa al 4,75 por

ciento en el impuesto de matriculación (el resto al 9,75), con el consiguiente ahorro en la compra. Además, el consumo es mucho menor que en el resto de la gama, aspecto vital de cara al bolsillo y a la autonomía, sobre todo cuando tiene que dar uso a dos turnos de trabajo.

En resumidas cuentas, podemos dar fe de que por rendimiento y consumo la versión por la que preguntas no te defraudará y no tenemos constancia de quejas del propulsor en cuestión ni de los sistemas Twin Turbo en particular, aunque esto no es una ciencia exacta, como comprenderás.

¿CUÁNDO HAY QUE CAMBIAR EL EMBRAGUE?

Tomás García

Tengo un Honda Civic con 16 años y 132.000 kilómetros. No me ha dado apenas problemas pero supongo que debería cambiar ya el embrague. Si no lo hago ¿qué pasaría?

RESPUESTA

El embrague regula la transferencia de potencia entre el motor y la transmisión. Si notas que tu vehículo tarda algo más de tiempo en salir al engranar la primera marcha, que la reacción se produce con el pedal en una posición cada vez más alta o que no responde al acelerar con tanta eficacia, son síntomas de que debes cambiarlo. El embrague se compone de un disco con dos forros de fricción adosados cada uno a un lado. Durante los procesos de actuación se producen unos deslizamientos

con el fin de igualar la velocidad entre el motor y la caja de cambios. Con el paso del tiempo los forros de fricción ceden espesor, hasta que ya no son capaces de realizar la función de acoplamiento, con el consiguiente patinamiento. Por eso si al acelerar tu vehículo, el motor sube de vueltas, pero le cuesta más de la cuenta ganar velocidad, es un síntoma de que debes cambiar el embrague de inmediato. De no hacerlo podrías dañar también el volante motor.

el colector de admisión, antes de las válvulas correspondientes. **DODGE DAYTONA DEL AÑO 1988** Antonio Cifuentes El lanzamiento de este atractivo coupé se produjo en 1983, pero el modelo al que haces referencia, del año 88, introdujo el intercooler para optimizar el rendimiento del propulsor de 2.2 litros de cilindrada. Este cuatro cilindros turboalimentado ofrecía dos niveles de potencia, 146 y 174

caballos, respectivamente. Con el más potente el vehículo alcanzaba los 220 km/h de velocidad punta, se asociaba a un cambio manual de cinco relaciones y la propulsión era trasera. Medía 4,55 metros de largo y el interior ofrecía cuatro plazas, las traseras muy limitadas. Es lógico que sólo tengas referencia de este modelo en el mercado norteamericano, ya que fuera de ese país se comercializaba como Chrysler GS Turbo 2, pero se trataba en sí del mismo vehículo.

CONSULTAS RÁPIDAS

TENGO UN NEGOCIO Y PARA TRANSPORTAR COSAS UTILIZO UN PEQUEÑO REMOLQUE ¿DEBE ESTAR MATRICULADO Y ASEGURADO?

En primer lugar, hay que señalar que todos los remolques están obligados a tener su correspondiente tarjeta de características técnicas o tarjeta de inspección técnica, es decir, tienen que ser remolques homologados; luego, la obligación de matriculación o no va a depender de la MMA (Masa Máxima Autorizada) que, precisamente, se recogerá en la tarjeta de inspección técnica. Si la MMA autorizada es inferior a 750 kilos el remolque no necesitará matriculación propia; mientras que, a partir de los 750 kilos de MMA ya será obligatorio la matriculación individual del remolque, que será identificado por unas placas de matrícula de color rojo. Por lo que respecta al seguro, también va a depender de la MMA, ya que el remolque cuya matriculación es obligatoria, es decir, superior a 750 kilos, también será obligatorio que esté asegurado individualmente; mientras que el remolque ligero, cuya MMA no alcance los 750 kilos, no será asegurado individualmente, pero en el seguro del vehículo tractor deberá recogerse que queda asegurado el remolque que se arrastre en cada momento. Por cierto, en la ficha técnica del vehículo tractor, aunque sea un coche, deberá constar que lleva instalado un sistema de acoplamiento compatible con el del remolque.

BUENA PREGUNTA

SANCIONES POR LLEVAR UNA NAVAJA MULTIUSO O DROGAS PARA CONSUMO PROPIO

¿Qué sanción me pueden imponer si en un registro rutinario aparece droga en el vehículo?

RESPUESTA

Siempre dentro del ámbito administrativo, descartando que las cantidades incautadas y analizadas constituyan delito penal, la Administración, en virtud de la Ley 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, puede sancionar con importes desde 300 hasta 30.050 euros, además de la incautación de la sustancia intervenida, la tenencia ilícita de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, siempre tras un procedimiento sancionador en el que se haya determinado que el tipo de sustancia intervenida y analizada en laboratorio está dentro de las sustancias legalmente prohibidas.

Se iniciará un expediente administrativo sancionador siempre dentro del año desde la fecha de la comisión de la infracción por estar calificada como grave, estando, en caso contrario, prescrita la infracción, y el plazo para dictar resolución será de seis meses desde su iniciación. En otro

caso caducaría el procedimiento, teniendo la Administración que archivar el expediente.

Si llevo una navaja multiusos en el maletero del vehículo para una emergencia mecánica, ¿Me pueden sancionar?

RESPUESTA

La Ley de Protección de Seguridad Ciudadana sanciona el hecho de llevar un arma en vía pública. Si por parte de los agentes de la autoridad que realizan el registro del vehículo no se aprecian circunstancias que justifiquen la necesidad de llevarlas consigo, y si relacionamos esta prohibición de tenencia con la definición que se realiza en el Reglamento de Armas del concepto de arma blanca. ('Arma constituida por una hoja metálica u otro material de características físicas semejantes, cortante o punzante'), se puede concluir que portar una navaja, aunque sea en el interior del vehículo, no estando justificado, se entiende como infracción administrativa tipificada en el artículo 23.a como infracción de carácter grave, sancionable desde 300 y hasta 30.050 euros.



▶ 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.

CONSULTAS RÁPIDAS

INYECCIÓN DIRECTA O INDIRECTA

Pedro Gómez

No es demasiado complicado. En un sistema de inyección directa los inyectores se encuentran después de las válvulas de admisión, dentro de la cámara de combustión. Con eso se consigue una mayor presión de inyección, se mejora la mezcla y, por lo tanto, la combustión es más eficaz. Cuando la inyección es indirecta, los inyectores están en

el colector de admisión, antes de las válvulas correspondientes.

DODGE DAYTONA DEL AÑO 1988

Antonio Cifuentes

El lanzamiento de este atractivo coupé se produjo en 1983, pero el modelo al que haces referencia, del año 88, introdujo el intercooler para optimizar el rendimiento del propulsor de 2.2 litros de cilindrada. Este cuatro cilindros turboalimentado ofrecía dos niveles de potencia, 146 y 174

caballos, respectivamente. Con el más potente el vehículo alcanzaba los 220 km/h de velocidad punta, se asociaba a un cambio manual de cinco relaciones y la propulsión era trasera. Medía 4,55 metros de largo y el interior ofrecía cuatro plazas, las traseras muy limitadas. Es lógico que sólo tengas referencia de este modelo en el mercado norteamericano, ya que fuera de ese país se comercializaba como Chrysler GS Turbo 2, pero se trataba en sí del mismo vehículo.

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



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

LEGALITAS

CITROËN XM PROBAMOS LA GAMA DEL LUJOSO MODELO FRANCÉS



Un Ferrari alucinante

Motor16 probaba esta semana el Ferrari 348, un modelo incomparable, pues no encontraba rivales en el mercado sobre todo en cuanto a potencia (300 CV), prestaciones (275 km/h) y precio (17 millones de pesetas). El 348 mantenía intacto el encanto de la marca, aunque con el tiempo no haya sido recordado como un gran Ferrari.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Un nuevo Lancia, cuando aun Lancia tenía futuro, iba a mantener la realidad de un nombre tan prestigioso, pues se iniciaba la comercialización en nuestro país del Lancia Dedra. Este nuevo Lancia, elegante pero algo pesado, venía a nuestro mercado en 3 versiones de gasolina: 1.6,

1.8, 2.0 y, también, como Turbodiésel. Sustituía al Prisma y ofrecía novedades como la suspensión inteligente regulable o el 'check panel'. Prueba de la confianza que le prodigaba su fabricante era el objetivo de ventas fijado en 1990 para el Dedra: 6.500 de los 15.000 coches que Lan-

cia pensaba vender en España serían Dedras.

Motor 16 cató el último Ferrari, el que sería tildado de decepcionante, el Ferrari 348 TB (16.979.919 pesetas y 300 CV). Este Ferrari, calificado por su probador de 'alucinante', ofrecía unas prestaciones difíciles de igualar (275 km/h de velocidad máxima y los 400 m desde parado en 13,8 segundos, necesitando 24,9 para recorrer el kilómetro), así como un comportamiento y frenos de altura; no obstante, su cambio resultaba duro de accionar, su diseño de interiores no era un ejemplo y su confort de marcha, tampoco. Con todo, el 348 no tenía en el mercado de aquellos días otro rival que el Porsche 911 Carrera, 2,6 millones de pesetas más barato, con 50 CV menos, 15 km/h más lento, pero con unas aceleraciones comparables.

Otro coche probado era una especie de Opel Kadett GSI reeditado en su versión inicial de 1984, era el Opel Kadett GT 1.8 (1.784.919 pesetas y 112 caballos). Este 'deportivo y espacioso' dos puertas dotado del motor del GT de tres volúmenes, ofrecía -menos de dos años antes de la llegada del Astra, su sustituto- un maletero espacioso de 425 litros, un motor brillante y unos frenos eficaces, pero su dirección era pesada, los recorridos de su palanca de cambios demasiado largos y su suspensión blanda en exceso.

El nuevo coche del año también pasaba por el banco de pruebas. 'La otra revolución', o sea el lejano descendiente del inmortal Citroën DS, el Citroën XM (3.760.000 pesetas y 130 CV como XM 2.0 i y 4.600.000 pesetas y 170 CV como XM 3.0 V 6)

Nº 321

16 DICIEMBRE 1989

La portada



El Ferrari 348 era el principal protagonista de la portada de esta semana, en la que también había espacio para la prueba de la gama del Citroën XM y para mostrar en exclusiva las primeras imágenes del futuro Opel Omega.

ofrecía por fin un motor de 6 cilindros, aunque fuera el deficiente PRV, y mantenía su insuperable suspensión hidractiva, incluso perfeccionada, puesto que proporcionaba una amortiguación y una flexibilidad variables instantáneamente, adelantándose a las reacciones del vehículo, es decir, una suspensión inteligente, como sólo podría ser la hidractiva, largo tiempo usada y perfeccionada por Citroën, que la ofrecía desde 1954 en el Citroën 15 oleo. Así las cosas, los XM brillaban gracias a su excelente estabilidad, a su buena habitabilidad o sus potentes frenos. Sin embargo, su dirección parecía asistida en exceso, su visibilidad trasera era mejorable y los consumos en el V 6 no eran módicos (11,4 litros cada 100 km a 120 km/h).

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

LOS MERCENARIOS 3



A VIACOM COMPANY

Motor16.com



Por el lanzamiento el **22 DE DICIEMBRE** del **DVD, BLU-RAY y DIGITAL** de la película **LOS MERCENARIOS 3**

Motor16.com



A VIACOM COMPANY

...Te regalan el mejor cine de entretenimiento

4 packs de **DVD + camiseta + gorra.** de la película



Cómo participar: Durante dos semanas encontrarás un código secreto en cada ejemplar de nuestra revista numerados del 1 al 2. Envía un correo electrónico cuando tengas completados los dos códigos a motor16@motor16.com y los 4 primeros en llegar ganarán cada uno de ellos uno de los pack que regalamos.

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

La esencia, ya lo sabemos, viene en frascos pequeños. Y para el Nuevo Citroën C1, la máxima se cumple al 100%. Pequeño, sí, pero enorme en otro sentido: con cámara de visión trasera para aparcar a lo grande, con Mirror Screen para no perderte nada de lo que pasa en tu móvil, descapotable y tecnológicamente urbanita, el Nuevo Citroën C1 será el compañero perfecto de los que aman la ciudad y de los que desean aprender a quererla.

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

