

1,30 € Sale los martes

# Motor16

DEPORTE: EN EL DAKAR,  
LAS ESPERANZAS  
ESPAÑOLAS  
VAN EN MOTO



Novedades del  
Salón de Detroit



Nº1.625  
Del 13 al 19 de enero  
de 2015

Primera prueba

## NUEVO VW PASSAT 2.0 TDI 150 DSG

Más apetecible  
que nunca



Comparativa  
SUV frente a  
Utilitario



## Renault Clio / Captur ¿Cuál es la mejor compra?

Prueba

Smart Forfour  
4 plazas para el ciudadano  
de Mercedes





Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Abrocharse a la vida

¿Cómo es posible no poner en práctica una acción tan sencilla como la de abrocharse el cinturón antes de arrancar el coche?

Por consideración, me reservo la intención de polemizar sobre el posible maquillaje en la cifra de las víctimas mortales por accidentes de tráfico en 2014. Entiendo que es más importante anunciar una tendencia a la baja, aunque pueda haber utilización política de los datos. Tampoco quiero entrar, en esta ocasión, en el continuo maniqueo de la publicidad gubernamental según el cual, la siniestralidad en nuestras vías se debe principalmente a la velocidad. Especialmente, si tenemos en cuenta que según los datos del Ministerio del Interior, la distracción al volante, con salidas del asfalto incluidas, es la primera causa de mortalidad. Eso por no mencionar la antigüedad del parque de vehículos y la falta de conservación de carreteras y señales. De hecho, en las vías convencionales perdieron la vida 894 personas, 32 más que en 2013. Del mismo modo que en 2014 fallecieron 46 ciclistas en las calzadas interurbanas, frente a las 37 del año anterior. Claro que lo más lamentable es que 14 de estas víctimas mortales no llevaban casco pese a ser obligatorio. Un sinsentido inaceptable como el que delata que de cada 100 conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas, 23 no llevaban puesto el cinturón de seguridad.

A eso me refiero con el titular de 'Abrocharse a la vida'. Me pregunto qué parte de responsabilidad, estamentos oficiales aparte, tenemos los medios de comunicación cuando tantos usuarios ignoran algo tan fundamental como la seguridad propia y la de sus seres queridos. ¿Cómo es posible no poner en práctica una acción tan sencilla, antes de arrancar el coche? Es un gesto tan imprescindible como el de poner a los chavales en la sillita adecuada. Por cierto, está previsto que en el transcurso de este año cambie la normativa y obligue a llevar las sillitas en sentido contrario a la marcha con niños de hasta 4 años o que pesen menos de 18 kilos. Son numerosos los estudios que aseguran que esta forma de colocar la silla, y siempre que sea la adecuada, reduce hasta un 75 por ciento el riesgo de lesiones en caso de accidente. ¿Se imaginan cómo serían las futuras generaciones de chavales si, unido al ejemplo de los padres, se mantuviera una asignatura de ciudadanía en la que, entre otras cosas se promoviera una buena educación vial?

## ataque terrorista a la libertad de expresión

# TODOS SOMOS CHARLIE

Para todos los que nos dedicamos a la información, el periodismo y a expresar opiniones y comentarios libremente en los medios de comunicación y para toda la gente de bien en general, el ataque terrorista a la redacción del semanario francés 'Charlie Hebdo' ha sido un auténtico mazazo; una muestra más de la sinrazón humana, en muchas ocasiones incapaz de resolver sus diferencias por medios pacíficos.

Un ataque contra lo más importante de la condición humana, contra lo que nos diferencia de los animales: la capacidad de expresar

nos en libertad. Por eso, ante actos como éstos no podemos más que mostrar nuestra solidaridad con las víctimas y sus familias y mantener nuestro compromiso con la libertad de expresión, un compromiso que resumimos en este tristemente famoso lema 'Je suis Charlie'

## no te lo pierdas

# LOS PRIMEROS DEL AÑO

Tradicionalmente Detroit daba el pistoletazo de salida al nuevo año automovilístico. La clásica capital norteamericana del automóvil y su salón eran el lugar elegido por los fabricantes americanos para mostrar sus poderes. Y este año ocurre otro tanto aunque cada vez son más y más importantes las creaciones de marcas de fuera –europeas y asiáticas– que muestran en el Cobo Center sus propuestas para el año recién iniciado. Pero a Detroit le salen competidores por todas partes, incluso de fuera del sector del automóvil. Así, el CES de Las Vegas, una feria tecnológica que, en principio poco tiene que ver con los coches, también ha servido de escaparate de lo que nos deparará este 2015 en la industria automovilística con nuevas tecnologías de comunicación, coches autopilotados... Un repaso a las novedades de ambos salones –uno ya celebrado y el otro a punto de inaugurarse– puede seguirse en las páginas de esta revista.



## El carburante alternativo con el que ahorrarás hasta un 40%\*

Sea cual sea el tipo de vehículo que estás pensando en comprarte, elige que se mueva con **AutoGas**, el carburante alternativo más utilizado del mundo, y comienza a disfrutar de todas sus ventajas:



- Ahorro en carburante y gran autonomía.
- Respeto por el entorno\*\*.
- Disponible en más de **300 Estaciones de Servicio Repsol**.
- **3.500€\*\*\* de ahorro** en el precio final de tu nuevo coche.



Infórmate en el 901 100 125  
o en [repsol.com](http://repsol.com)



\*Ahorro máximo del 40% respecto a gasolina. Para un consumo medio de 6,2L a los 100km, en un vehículo de categoría "C", con potencia comprendida entre 110-120 CV y de cambio manual. \*\*No emite partículas contaminantes. \*\*\*Ahorro establecido en el plan PIMA Aire 4 para vehículos de la categoría M1 o categoría N1 con Masa Máxima en carga Técnica Admisibles - MMTA - menor a 2.500 kg homologados como GLP o bifuel gasolina-gas: 2.500€ por vehículo, más 1.000€ que aportará el punto de venta, fabricante o importador. Total 3.500€. Entidad Financiadora Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Síguenos  
en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16



Edita:  
**GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.**  
EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)  
Director general:  
Alfonso J. Nieto - [ajnieto@motor16.com](mailto:ajnieto@motor16.com)

DIRECTOR:  
Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)  
Subdirectores:  
Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)  
Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)  
Redactora jefe:  
María Jesús Beneit - [mjbeneit@motor16.com](mailto:mjbeneit@motor16.com)  
Diseño:  
Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto: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](mailto: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](mailto:motor16@motor16.com)

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

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

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



QUE PASA

**6**  
SALÓN DE DETROIT

Protagonismo compartido

Históricamente Detroit ha sido la capital mundial del automóvil, pero con el tiempo el poderío de la industria norteamericana ha ido perdiendo fuelle. Y el testigo lo han tomado marcas europeas y asiáticas, que este año han desvelado las novedades más interesantes.

**10**  
CES LAS VEGAS

Derroche de tecnología

La feria de electrónica de consumo de Las Vegas ha sido aprovechada por diversos fabricantes para mostrar no sólo nuevas tecnologías en la industria del automóvil, sino también, incluso, nuevos modelos, como el Mercedes F 015 Luxury in Motion, un modelo de conducción autónoma.

EN PORTADA

**14**  
VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT 2.0 TDI 150 DSG

Más apetecible que nunca

La nueva generación del Passat sigue sumando encantos para alargar su historia de éxitos. En su variante familiar, dotada del excelente motor TDI de 150 caballos y con cambio DSG, el

CUATRO RUEDAS

**20**

SMART FORFOUR

El urbano más exclusivo

**Smart, la marca urbana de Mercedes, vuelve a ofrecer su variante de cuatro plazas. El Forfour se convierte en una alternativa ideal para la ciudad, por sus contenidas dimensiones, su originalidad y por un motor eficiente y agradable en la urbe, aunque de potencia escasa para carretera.**



Passat llama la atención por su calidad, su rendimiento mecánico y su eficacia y ajustado consumo.

AL DÍA

**34**  
REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN

Velocidad ralentizada

La rebaja de los límites de velocidad en carreteras y ciudades llegará con el nuevo Reglamento de Circulación, normativa cuyo desarrollo va más lento de lo que se esperaba. Los flecos por ajustar afectan a varios ministerios y ralentizan su entrada en vigor. Dará cobertura legal a los cambios que introdujo la Ley de Tráfico.



CUATRO RUEDAS

**26**  
RENAULT CLIO FRENTE A RENAULT CAPTUR

¿SUV o utilitario?

**Al utilitario tradicional le ha salido una dura competencia en los últimos tiempos en forma de pequeño todocamino o 'crossover'. Un duelo que en Renault mantienen el Clio y el Captur, en esta caso dotados del interesante motor diésel de 90 caballos. Cada uno juega sus armas para llevarse el gato al agua. ¿Cuál es mejor compra?**



DE CARRERAS

**40**  
DAKAR

Dominio español en motos

Los españoles no han tenido suerte en la categoría de coches. Con Nani Roma 'eliminado' desde la primera etapa y Carlos Sainz fuera de carrera, el honor está en manos de los motoristas. Y aquí, por el momento,

Joan Barreda y Marc Coma parecen en disposición de jugarse la victoria absoluta.

SABER COMPRAR Y VENDER

**44**

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

**66**

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	14
Cuatro ruedas	20
Al día	34
La semana	36
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	11
BMW	12
CHEVROLET	9
INFINITI	8
LEXUS	9
MERCEDES	10
RENAULT	26
SMART	20
VOLKSWAGEN	6, 11, 14
VOLVO	6

# Visión de futuro

Como cada enero, el Salón Internacional del Automóvil de Detroit nos proporciona una extraordinaria visión del futuro que nos espera en este dinámico sector. Novedades que llegan desde todos los rincones del mundo al primer evento del año. Y en este 2015 también el grupo Volkswagen ha querido tener un protagonismo destacado desde el principio, con un avance de primicias tan importantes como el nuevo Audi Q7 o el Volkswagen Cross Coupé GTE. Sin embargo, no han faltado estrenos de marcas suecas, japonesas o americanas que han seguido poniendo el acento en estrategias todocamino y de ecología.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com  
Andrés Mas || amas@motor16.com



## Volkswagen Cross Coupé GTE Nuevo lenguaje de diseño para Estados Unidos

Con una longitud de 4,85 metros, un sistema de propulsión híbrido enchufable y un diseño que avanza el nuevo lenguaje de la marca alemana para EEUU, Volkswagen ha presentado en Detroit este Cross Coupé GTE y va definiendo cada vez más la oferta que hará a los clientes estadounidenses en 2016 cuando salga a la venta un todocamino de siete plazas muy similar a este 'concept'. El Cross Coupé GTE tiene tres motores, un V6 de 3,6 litros de cilindrada y 280 caballos situado en el vano motor delantero para mover las ruedas delanteras, y dos eléctricos con el equivalente a 54 y 116 caballos. El de 54 va situado delante, junto al motor de combustión, y también ayuda a mover las ruedas delanteras; y el de 116 va situado en el eje trasero y mueve las ruedas de ese eje. La potencia total conjunta es de 360 caballos, lo que le permite alcanzar los 209 km/h y acelerar de 0 a



97 km/h en 6 segundos. El todocamino alemán cuenta con 5 modos de conducción, y en el 'E-mode' puede recorrer hasta 32 km en modo eléctrico gracias a unas baterías de iones de litio situadas en el túnel central. Eso le permite homologar un consumo medio de sólo 3,4 litros cada 100 kilómetros. El Cross Coupé GTE cuenta con un cambio de doble embrague y seis relaciones, y tracción a las cuatro ruedas. Los otros modos de conducción son 'Hybrid', 'GTE', 'Offroad' y 'Battery Hold/Battery Charge', un abanico de formas de conducción muy

similar a la de los modelos GTE ya comercializados. Y como curiosidad, el modo 'Offroad' mantiene funcionando el motor eléctrico trasero incluso cuando la batería está baja, ya que el delantero hace las veces de generador.

► El cuadro de instrumentos Digital Cockpit configurable será de serie, como en el Passat.



▲ El Cross Coupé GTE es un híbrido enchufable con tres motores y un consumo aproximado de 3,4 l/100 km.



◀ El diseño del todocamino que Volkswagen venderá en 2016 en los EEUU va tomando forma. Habrá versión de siete plazas.



### EL JAGUAR C-X17 SE LLAMA F-PACE

Jaguar ha anunciado en el Salón de Detroit que su todocamino deportivo definitivo se denominará F-Pace. Según Jaguar, el F-PACE es un auténtico crossover deportivo gracias a la combinación de un interior de máxima calidad, con capacidad para 5 ocupantes, y un excepcional comportamiento en carretera. Mantiene los valores de marca como atractivo diseño, manejo preciso y confort de marcha.



▼ El Volvo S60 Cross Country llegará a Europa el próximo verano con un motor de 254 caballos en gasolina, otro diésel de 190 caballos y un D4 de 5 cilindros.



### VOLVO S60 CROSS COUNTRY

Volvo seguirá sacando partido de su denominación Cross Country al ampliar ese acabado a un mayor número de modelos. Y esta vez no se va a limitar a carrocerías compactas o familiares, si no que extiende la aventurera denominación a una berlina como el S60. Así, el nuevo S60 Cross Country comparte con el V60 CC una mayor altura (65 mm) y el mismo sistema de tracción total, lo que le convierte en una berlina exclusiva y muy capaz. En Europa, el S60 Cross Country también se ofrecerá con tracción delantera, y ambos con llantas de 18 y 19 pulgadas, y neumáticos de perfil alto. Podrá llevar motores de entre 190 y 250 caballos.



### AUDI Q7

La segunda generación del Q7 es ligeramente más pequeña que la anterior; sin embargo, es más espaciosa y, sobre todo, reduce su peso hasta en 325 kilos. Presume de la mejor aerodinámica de su clase y ofrecerá una variada gama mecánica, en la que destacará una versión e-tron quattro de 373 caballos y 1,7 l/100 km de consumo medio.

## Infiniti Q60 Concept Un coupé de talla media para luchar con los 'premium' germanos

Para competir con modelos como el Audi A5 o el BMW Serie 4, Infiniti trabaja ya en un coupé de 2+2 plazas que, tomando como referencia la cronología del proyecto Q30 Concept, podría estar listo para su estreno en 2016. Y la marca japonesa nos ofrece una primera pista fiable sobre cómo

será con el Q60 Concept mostrado en Detroit, un coupé de 4,69 metros de longitud por 1,87 de ancho y 1,37 de alto que apuesta por una forma decididamente deportiva, a la que contribuye su elevada línea de cintura, unas llantas de 21 pulgadas o diversos remates exteriores en fibra de carbono. Y bajo el ca-

pó, según los responsables de Infiniti, se esconde un nuevo 3.0 V6 con inyección directa y doble turbo del que no se dice su potencia, un motor que ya se dejó ver en el espectacular Q80 exhibido hace unos meses en París. Corresponde a una nueva familia de propulsores que verá la luz en dos años y que

◀ Interior de 2+2 plazas en un 'concept' que podría ser modelo de serie en 2016. Mide 4,69 metros de largo por 1,87 de ancho y 1,37 de alto.

◀ La dirección Infiniti Direct Adaptive Steering, estrenada en el Q50, es más rápida que un sistema mecánico convencional.

destacará por su reducción de consumo y emisiones, capítulos donde ayudará una carrocería de aerodinámica depurada. El Infiniti Q60 presume

también de otras tecnologías, como su dirección adaptativa, similar a la usada en el Q50, o un sistema denominado Infiniti InTuition que mediante una

llave inteligente reconoce al conductor y ajusta las diferentes funciones según sus gustos: posición al volante, emisoras de radio, temperatura de climatización, dirección de navegación más frecuentes... En el interior, además, Infiniti quiere ofrecer la máxima calidad, con acabados en fibra de carbono y tapicerías de piel exclusivas.



### INFINITI VISION CONCEPT GRAN TURISMO

Fabricantes como Aston Martin, Chevrolet, Citroën, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan o Subaru ya habían presentado diseños específicamente creados para tomar parte en el juego Gran Turismo, y ahora se suma a ellos Infiniti, con un superdeportivo obra del estudio de la marca japonesa en China.



### GMC CANYON NIGHTFALL EDITION

En la gama del nuevo GMC Canyon, desvelada en Detroit, aparece la versión especial Nightfall, disponible con tracción trasera o a las cuatro ruedas, y siempre en color negro. Se ofrece con motores 2.5 de 200 caballos y 3.6 V6 de 305.



### GMC SIERRA HD

A partir del primer trimestre de 2015 se comercializará en Norteamérica el nuevo Sierra HD, que en su variante de doble cabina ofrece un interior más amplio y puertas laterales traseras más grandes para facilitar el acceso.



### TOYOTA TACOMA

En la familia de vehículos pick-up de Toyota en Norteamérica ocupa una posición intermedia el Tacoma, que ahora introduce importantes cambios, sobre todo en la imagen exterior, el diseño interior y el equipamiento.



### BUICK CASCADA

Similar a 'nuestro' Opel Cabrio, y fabricado como él en la planta de GM en Polonia, el Buick Cascada presentado en Detroit es el primer descapotable de la firma americana en los últimos 25 años. La gama mecánica se reduce en aquel mercado al motor 1.6 de gasolina turboalimentado, con 200 caballos de potencia y 30,6 mkg de par máximo.



### BUICK AVENIR CONCEPT

'Avenir' es una palabra francesa que significa 'futuro', y es el nombre del 'concept' de Buick que muestra cómo serán sus lujosas berlinas dentro de poco. Tiene cambio automático de nueve marchas con levas, faros LED, suspensión ajustable, tracción total y un V6 con desactivación de cilindros.



### LEXUS GS F

La berlina media de Lexus, rival de Audi A6, BMW Serie 5 o Mercedes Clase E, tiene desde ahora una versión deportiva F, equipada con un 5.0 V8 que rinde 473 CV a 7.100 rpm y entrega un par máximo de 53,8 mkg entre 4.800 y 5.600 vueltas. Pesa 1.830 kilos y adopta, como el coupé RC F, el diferencial TVD con vectorización de par.



◀ El interior del Volt ha sido simplificado para que el control de funciones sea más sencillo e intuitivo.



### CHEVROLET VOLT 2016

Cambios de todo tipo en el sedán eléctrico de autonomía extendida de GM, pues el Volt 2016 evoluciona por fuera, tiene un interior rediseñado y monta una mecánica completamente nueva que ahorra 45 kilos, mejora la aceleración un 19 por ciento y aumenta la autonomía en modo eléctrico.

# Cambio de 'chip'

El CES, la feria sobre electrónica de consumo más importante del mundo, presta una atención creciente al automóvil. En la última edición varios fabricantes han desvelado sus últimas novedades, siempre con la tecnología más sorprendente como denominador común.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com



P. Martín || pmartin@motor16.com En pocos años, el CES de Las Vegas se ha convertido en una de las citas más esperadas del sector del automóvil, pues muchas marcas –con protagonismo para las más avanzadas tecnológicamente– eligen esta feria internacional dedicada a la electrónica de consumo para mostrar nuevos modelos y, sobre todo, sorprender a los visitantes con sus últimos desarrollos. En la pre-

sente edición, por ejemplo, Mercedes-Benz destapó su F 015 Luxury, un 'concept car' de aspecto futurista que destaca por sus enormes dimensiones –5,22 metros de largo por 2,02 de ancho y 1,52 de alto– y unas soluciones ideadas para el año 2030. Así, el F 015 se mueve gracias a un sistema Fuel Cell Plug-In Hybrid que combina dos motores eléctricos –de 136 CV cada uno– con una pila de combustible que ge-

nera electricidad a partir del hidrógeno almacenado en sólidos tanques de CFRP. La autonomía máxima es de 1.100 kilómetros, de los que 200 pueden cubrirse

usando sólo la electricidad acumulada en una batería recargable. Con sus 163 CV de potencia constante –o 272 de potencia máxima– acelera de 0 a 100 km/h en

Mercedes-Benz ve así sus berlinas para el año 2030. El F 015 Luxury mide 5,22 metros y se mueve con hidrógeno.



La conducción autónoma del nuevo 'concept' se basa en asistentes ya disponibles en las Clases C y S, como el Active Parking Assist o el Distronic Plus con asistente de dirección y función Stop&Go.



Más que el interior de un coche, el habitáculo del F 015 Luxury parece una sala de estar. Lógico: nadie conduce.



Si en la pasada edición del CES Audi desvelaba el interior del nuevo TT, este año ha hecho lo propio con el nuevo Q7, dotado también de instrumentación con Audi Virtual Cockpit –foto superior–. Además, ha mostrado –izquierda– las nuevas funciones del MMI.



Nueva aparición, tras su estreno en Los Ángeles, del Audi Prologue Piloted Driving Concept, un gran coupé –mide 5,10 metros– con cuatro lujosas plazas y sistema de conducción autónoma basado en cámaras, sensores de ultrasonidos y un escáner láser.



Bajo la carrocería del Prologue –los más atrevidos ya le llaman A9– Audi combina un V8 TFSI 4.0 Biturbo y un motor eléctrico integrado en el cambio e-Tiptronic de 8 marchas. El resultado, 677 CV y un consumo medio de sólo 7,9 l/100 km.



6,7 segundos y alcanza 200 km/h de velocidad punta, siendo su gasto medio de sólo 0,60 kilos de hidrógeno cada 100 kilómetros.

El F 015 destaca también por su ligereza –la carrocería de CFRP, aluminio y acero especial rebaja la masa un 40 por ciento–, su protección en caso de choque –los laterales de la carrocería se inflan si el Pre-Safe percibe una colisión inminente– o innovadores asistentes de seguridad, como sensores que vigilan el entorno del vehículo o un detector de peatones que llega a darles instrucciones como «cruce ahora, por favor». Además, equipa conducción autónoma –los asientos pueden enfrentarse para crear un salón–, sistema en el que la casa de Stuttgart trabaja a todo ritmo, como otras marcas.

Una de ellas es Audi.



Volkswagen ha llevado al CES de Las Vegas el e-Golf Intelligent Charge –arriba, a la derecha–, que emplea una placa de inducción en el suelo para recargar su batería, y el Golf R Touch –sobre estas líneas, y abajo–, dotado de un sistema de control de funciones en la pantalla mediante gestos.





▲ Con el Remote Valet Parking Assistant, el i3 puede aparcar automáticamente, sin conductor, comparando un plano digital del área con los datos captados por cuatro escáneres. Cuando queramos irnos podremos llamarle desde un reloj 'smartwatch'.



▲ Con la recarga sin cable de las baterías de alto voltaje, BMW quiere simplificar el uso de sus vehículos eléctricos o con mecánica 'plug-in hybrid'. El sistema se basa en una placa de inducción, situada en el suelo del garaje, que recargaría la batería del i8 en dos horas.



◀ La nueva generación de tarjetas de crédito de MasterCard creadas para BMW y Mini tendrán más funciones. Y servirán de llave.



◀ BMW i Connected Mobility permite, desde el teléfono o el reloj, encontrar el i3 o conocer la carga de su batería, planificar rutas, cerrar o abrir las puertas...



▲ Mediante una 'tablet', los pasajeros de las plazas traseras controlarán funciones del coche usando Touch Command.

carga de baterías de coches eléctricos con placas de inducción en el suelo, pantallas controlables con gestos, nuevos asistentes de seguridad y sistemas de iluminación inéditos como el del M4 Concept Iconic Lights, con un alcance máximo de 600 metros y que considera los datos del navegador.

que llevaba a Las Vegas su Prologue Piloted Driving, un 'concept' que incorpora un sistema de conducción autónoma similar al usado por el A7 Sportback que, hace

unos días, viajó de California a Nevada sin conductor. Pero Audi mostraba también tecnologías más cercanas, como el nuevo sistema multifunción MMI del Q7 o los faros láser disponibles en la serie limitada LMX del Audi R8, que tienen un alcance superior a 150 metros.

También presentes en el CES de Las Vegas, Volkswagen y BMW desvelaban los resultados de sus investigaciones recientes, como la re-

◀ Sobre un i3, BMW mostró las posibilidades de un innovador sistema que evita colisiones en los 360 grados alrededor del coche. Si hay riesgo, activa los frenos, y si el conductor reacciona bien, deja de frenar.




▲ BMW presentó una nueva pantalla que suma más funciones -dirección mediante una sola orden- y reconoce gestos.



# Hay accidentes que pueden evitarse. La Frenada Automática de Emergencia, una solución de Bosch.



**Innovaciones de Bosch para una conducción más segura.** Al utilizar los sensores de entorno del vehículo se identifican posibles colisiones por alcance. El Sistema Predictivo de Frenada avisa con suficiente antelación y ayuda al conductor a frenar con efectividad. Tres de cada cuatro colisiones traseras con heridos podrían evitarse. Esto sí es "Innovación para tu vida". [www.grupo-bosch.es](http://www.grupo-bosch.es)

 **BOSCH**  
Innovación para tu vida



El nuevo Passat Variant tiene prácticamente el mismo tamaño que el anterior; sin embargo, es más estilizado y elegante y parece más coche, además de incorporar nueva plataforma, ayudas o tecnología. Lo probamos con el motor 2.0 TDI de 150 caballos asociado al cambio automático DSG de doble embrague, una combinación que convierte a la nueva berlina familiar en un modelo siempre apetecible.



# Apetece, con familia o sin ella

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotografías: Álvaro Gª Martins

Aunque con su Passat la marca Volkswagen siempre se ha movido cómodamente a caballo entre el segmento generalista y la categoría superior, lo cierto es que el salto cualitativo y tecnológico experimentado por la nueva generación es tan importante que los responsables de la marca alemana están dispuestos a ir más lejos y complicarle la vida a algunos modelos de la categoría Premium, como por ejemplo el BMW Serie 3, considerado por los directivos de Volkswagen como el rival más directo para el recién llegado.

Para llevar a cabo esta pequeña revolución con su berlina más exitosa manejan una abultada lista de argumentos de peso,

una imagen cada vez más prestigiosa y un precio que, en el caso de nuestro protagonista, es sin duda elevado pero que se convierte en bastante competitivo si sumamos uno a uno los elementos de una dotación imponente y superior a la que anuncian sus contrincantes.

Desde luego, una lista de equipamiento mucho más rica la de nuestro Passat Variant 2.0 TDI DSG en acabado Sport que la del BMW Serie 3 equivalente, un 318d Touring Automático, que cuesta lo mismo pero ofrece 7 caballos menos, tiene un maletero 105 litros más pequeño, acelera de 0 a 100 km/h tres décimas más lento y es 14 centímetros más corto, y en el que habría que adquirir equipamiento por valor de, como mínimo, 6.500 euros para igualar la dotación de la unidad del Passat puesta a

prueba. Una octava generación que curiosamente toma el relevo de un modelo que hasta el último momento ha estado dando guerra en los primeros puestos de la lista de superventas. Y es que Volkswagen vende en el mundo a razón de un Passat por minuto, y desde 1973 se han comercializado nada menos que 22 millones de unidades de esta berlina. Sin duda, la marca alemana sabe lo que hace.

El perfil del comprador de este modelo es el de un varón de 43 años, casado y con dos hijos, un cliente que valora aspectos como la innovación, la calidad o el espacio, y que agradecerá la oferta tecnológica del recién llegado. Porque Volkswagen nunca había presentado tantas tecnologías nuevas en un solo modelo. Un despliegue que la marca justifica como un modo de contri-

buir al progreso poniendo al alcance de todos –sobre todo los que dispongan de una cuenta saneada en el banco– una batería de sistemas y ayudas que van a hacer más cómoda y segura la vida a bordo.

La nueva berlina familiar mantiene prácticamente la misma longitud que el modelo al que sustituye; sin embargo, al utilizar la nueva plataforma MQB con una distancia entre ejes aumentada en 79 mm, el habitáculo ofrece cotas de espacio casi de limusina y, desde luego, los mejores valores del segmento. Y lo que tiene más mérito: sin que su longitud o su batalla destaquen sobre el resto. La prueba del algodón llega cuando, con mi elevada estatura (1,86 metros), me siento al volante con la butaca en una posición ideal y a continuación me paso a la parte trasera, pues

faltan todavía 8 centímetros para rozar con la rodilla en el respaldo delantero. La sensación que proporciona ver tanto espacio alrededor es magnífica, aunque cuando ocupamos la parte central del asiento trasero la comodidad empeora con una zona mucho menos mullida, un voluminoso túnel de transmisión de 20 centímetros de alto y 17 de ancho y una consola central que se acerca demasiado al asiento trasero. Al menos esta tiene salidas de aire y una tercera zona de climatización con mandos digitales independientes.

La presentación y la calidad del nuevo Passat son de primer nivel y superan sobradamente los estándares del segmento generalista hasta situarse a la altura del mejor modelo Premium. Y esto incluye la zona de carga de una versión que ha cui-

PRECIO **38.280 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES:  
**122 G/KM**  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:  
**4,75%**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

**+** Calidad y agrado de conducción. Reducción de peso. Relación prestaciones-consumo. Amplitud. Equipamiento de serie. Rueda de repuesto tamaño normal.

EN CONTRA

**-** Plaza central trasera incómoda. Túnel central en el piso muy voluminoso. Precio del cambio DSG por subir el tramo impositivo. Motor algo ruidoso en frío.

NUESTRAS ESTRELLAS

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





▲▼ El maletero es espectacular. Los respaldos 40/20/40 dan mucho juego. La rueda de repuesto es de serie.



▲▼ Los asientos de serie son de Alcantara y cuero. Y el espacio interior es especialmente generoso. El cambio DSG hace olvidar al manual. Y la suspensión deportiva es opcional por 1.075 euros.



▲▼ El VW Digital Cockpit es un cuadro digital que se puede configurar a medida. Los faros LED son de serie en esta versión.

▲▼ Incluso se puede dar más importancia al navegador, de forma que los relojes disminuyen de tamaño. La información es muy completa.



◀ ESTILIZADO LA SILUETA DEL NUEVO PASSAT VARIANT ES MUY ELEGANTE Y AERODINÁMICA. PRÁCTICAMENTE MIDE LO MISMO QUE EL ANTERIOR MUY COMPLETO EL EQUIPAMIENTO DEL PASSAT VARIANT EN ACABADO SPORT ES MUY RICO. CON NAVEGADOR ENTRE OTROS ELEMENTOS. ▶



▲▲ La cámara de marcha atrás se esconde bajo el logo trasero. El portón puede ser eléctrico por 480 euros. La cerradura del portón abierto queda a 1,90 metros del suelo.

dado especialmente el maletero con dos perchas fijas, dos plegables, cuatro argollas de sujeción y una toma de corriente. El doble fondo, que en otros países permite anunciar un volumen de 650 litros al sustituir la rueda de repuesto por un kit de reparación, se reduce en España en 50 litros hasta los 600, al llevar de serie y con buen criterio una rueda de repuesto con llanta de aleación de 18 pulgadas. En cualquier caso, dentro de la llanta queda espacio para dejar algún bulto pequeño escondido y el volumen restante—de formas muy regulares—es más que suficiente para trasladar media casa o, muy parecido, el equipaje de una familia para un mes de vacaciones.

El Passat Variant en acabado Sport está realmente bien equipado, pero algunas opciones, como el portón eléctrico, el ac-

ceso y arranque sin llave o la suspensión regulable, son adictivas y una vez que las pruebas y utilizas a diario se vuelven absolutamente recomendables y necesarias siempre que estés dispuesto a gastarte 2.000 euros más.

De esas tres opciones comentadas, la que destaca como más práctica es sin duda la suspensión regulable DCC, que permite adaptar la dureza de la suspensión en cuatro modos según el tipo de uso. Estos son Comfort, Normal, Sport, Eco e Individual. Se trata de un sistema que ya ofrecía el modelo anterior y que ahora, con 'silent-blocks' hidráulicos en el subchasis trasero, se combina con algunas mejoras que multiplican su eficacia. Hablamos de un menor peso total del vehículo—60 kilos menos que el anterior y 192



▲▶ En el maletero, perchas plegables, perchas fijas, toma de corriente y los tiradores para abatir los respaldos.



menos que un Opel Insignia de características equivalentes—, unos neumáticos de 18 pulgadas y una plataforma MQB más rígida y eficaz con un eje trasero modular 'Performance', multibrazo que con un esquema muy parecido al anterior, mejora

en aspectos como la rigidez transversal. Sobre el asfalto, el Passat Variant 'sabe' a Volkswagen; es decir, que se le nota ligero y ágil, con un aplomo de segmentos superiores y un paso por curva de gran calidad ya sea con un solo ocupante o con el coche cargado. Una calidad de pisada que transmite seguridad, agrado y facilidad de conducción. Una sensación que nos es familiar de otros modelos de la marca y que nos hace pensar que siempre hemos estado sentados a bordo. Y esto no sería posible sin un tacto de frenos casi perfecto—y unas distancias de frenado especialmente cortas—, sin una dirección que de verdad 'te cuenta' lo que pasa bajo las ruedas y sin un cambio DSG que, tras los primeros 10 metros, te hace olvidar cualquier atisbo de embrague y palanca manual. En

este sentido, al nuevo Passat le ha faltado redondear la jugada con una respuesta más inmediata al acelerador desde parado, pues a veces esa parsimonia te deja en situaciones comprometidas y con un motor algo menos ruidoso en frío, aunque apenas se nota en el interior mejor insonorizado del segmento. Pero este propulsor ahora rinde 150 caballos desde menos revoluciones y ofrece más par en una horquilla mayor. Es el motor más versátil de la marca y el más aconsejable del Passat, pero también el que más se va a vender por su extraordinario equilibrio entre prestaciones y consumos. Estos se han reducido en 0,5 litros de media respecto a la versión anterior con 140 caballos, y aunque en el depósito de combustible caben 5 litros menos que antes, su autonomía real

ronda los 1.000 kilómetros con un tanque que, a día de hoy, costaría 70 euros.

Entre otras 'delicatesen', el Passat lleva de serie el nuevo Digital Cockpit, o cuadro digital configurable—útil y muy visible—, el sistema de navegación, la conducción 'a vela' en modo Eco—que ayuda a consumir menos—o los faros LED—con una iluminación impresionante—. Y es una lástima que la opción de cambio DSG, con un consumo ligeramente más elevado, haga saltar el tramo impositivo del impuesto de matriculación hasta el 4,75 por ciento, aumentando el precio de esta opción hasta los 3.925 euros. No obstante, damos por buena la inversión por agrado de uso, eficacia y rapidez en los cambios.

El nuevo Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI 150 DSG Sport es un escaparate tecnológico muy apetecible que dará que hablar.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI BMT
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	16,2 a 1
Potencia máxima CV/rpm	150/3.500-4.000
Par máximo mkg/rpm	34,7/1.750-3.000

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG de 6 vel.
Relaciones de la caja de cambios:	
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-

DIRECCIÓN Y FRENOS	De cremallera con asistencia eléctrica
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Discos

SUSPENSIÓN	Delantera
Delantera	De tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Eje multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	235/45 R18
Neumáticos	235/45 R18
Llantas, aleación	8,0J x 18

PESOS Y CAPACIDADES	Según utilización
En orden de marcha (kg)	1.541
Capacidad del depósito (l)	66
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,3
Mantenimiento (km)	Según utilización

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Cuentavueeltas	×		
Navegación Discover Pro	×		
Termómetro de agua	×		
Ordenador de viaje	×		
Regulador velocidad	×		
Respaldo acompañante abatible	×		
Tapicería de Alcantara y cuero	×		
Retrovisor interior antideslum. aut.	×		
Asientos con función masaje			×
Asientos del. con calefacción	×		
Asiento posterior partido	×		
Arranque sin llave			×
Mirror Link	×		
Climatizador aut. 3 zonas	×		
Techo solar			×
Cámara de marcha atrás	×		
Faros LED High	×		
Portón del maletero eléctrico			×
Sensor lluvia y luces	×		

SEGURIDAD	SI	NO	OP.
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla			×
Airbag laterales	×		
Airbag de cortina	×		
Freno reconocimiento peatones	×		
Rueda repuesto tamaño normal	×		
Sensor presión de neumáticos	×		
Asistente de cambio de carril			×

**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Lunas oscurecidas: 310. Techo corredizo: 1.185. Cuero: 770. Asientos climatizados y con masaje: 445. Airbag de rodilla: 510. Asistente de cambio de carril: 560. Portón de apertura eléctrica y automática: 480. Suspensión regulable DCC: 1.075. Keyless Access: 515. Red divisoria: 215. Asientos eléctricos: 1.010.



### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,8
1.000 m salida parada	30,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (8,9)
Recorriendo (metros)	155

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	14,8
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	29,0
De 80 a 120 km/h en D	7,1

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	98
---------------------------------	----

RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV	10,3
------------------------------	------

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

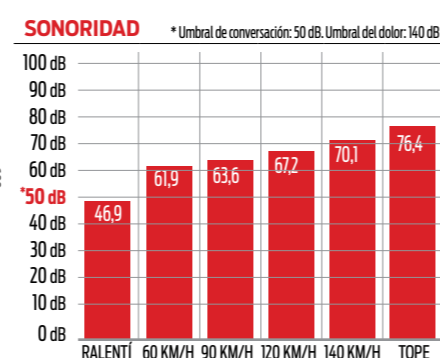
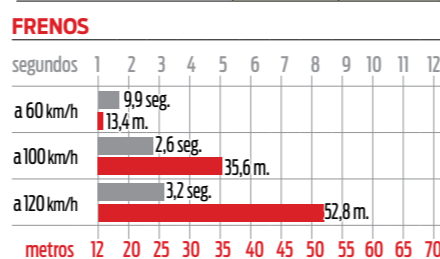
EN CIUDAD	6,2	16,1
A 22,0 km/h de promedio	6,2	16,1
EN CARRETERA	5,7	17,5
A 90 km/h de cruceo	5,7	17,5
En conducción rápida	7,9	12,6

EN AUTOPISTA	6,8	14,7
A 120 km/h de cruceo	6,8	14,7
A 140 km/h de cruceo	7,5	13,3

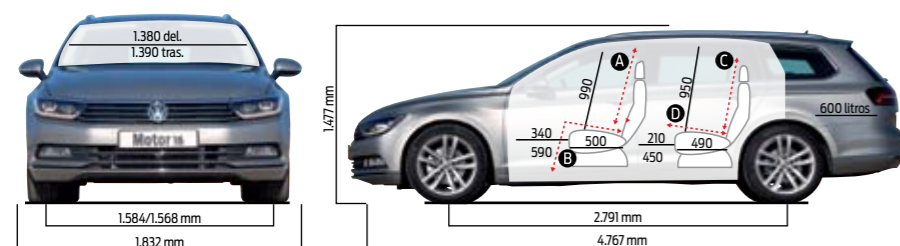
CONSUMO MEDIO PONDERADO	6,1	16,4
Litros/100 km	6,1	16,4

AUTONOMÍA MEDIA	1.035
Kilómetros recorridos	1.035

CONSUMOS OFICIALES	5,5	18,2
Ciclo urbano	5,5	18,2
Ciclo extraurbano	4,3	23,2
Ciclo mixto	4,7	21,3



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
990 mm	1.090/840 mm	950 mm	940/700 mm

### EN COMPARACIÓN CON...

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

	VW PASSAT 150 VARIANT TDI DSG	AUDI A4 AVANT 2.0 TDI 150 MULTI.	OPEL INSIGNIA ST 2.0 CDTI 163 AUT.	PEUGEOT 508 SW 2.0 HDI 180 AUT.
PRECIO (en euros)	38.280	38.870	34.138	38.270
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,7	4,9	5,6	4,5
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	8,9	9,5	10,1	8,6
MALETERO (capacidad en litros)	600	490	540	512

**NUESTRAS CONCLUSIONES**

El nuevo Passat es más Premium que nunca por calidad, presentación y despliegue tecnológico. Es el único que dispone de un cambio automático de doble embrague, ofrece el maletero más capaz y la mejor relación entre potencia y prestaciones. Su consumo está entre los mejores y ofrece un agrado de conducción que no se alcanza en sus rivales. El equipamiento de serie está a muy buen nivel.

Este año 2015 será en el que por fin llegue a la marca de los cuatro aros el tan esperado A4 de nueva generación. Hasta entonces, el modelo existente sigue gozando de una imagen envidiable y de unas características extraordinarias. Lo que peor lleva es el tamaño, ya que al ser el más pequeño ofrece menos espacio atrás y un maletero algo más justo. El cambio es Multitronic de ocho marchas.

Por lo que cuestan sus rivales se puede comprar un Insignia biturbo de 195 CV con tracción total, aunque con un equipamiento en el que encontraríamos algunas lagunas. La versión 2.0 CDTI de 163 CV con cambio automático cuesta 4.000 euros menos que el resto, aunque esta diferencia se reduciría bastante equipando más esta versión Excellence. Es el más pesado del grupo con diferencia.

Cuesta lo mismo que el Passat y se acerca mucho al precio del Audi, pero tiene un propulsor treinta caballos más potente que ellos con las mejores prestaciones y el dato más bajo de consumo. No tiene nada que envidiar en calidad de acabado, aunque cede un poco en capacidad de maletero. Su mayor distancia entre ejes le permite ofrecer un interior bastante holgado.

### SI ME LO QUIERO COMPRAR

**FINANCIACIÓN**  
 Entrada mínima de 9.570 euros. 48 plazos de 796 euros. El precio final aplazado es de 47.778 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,78 euros/km. Coste por km total: 1,63 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 378,65 euros/año. Seguro a todo riesgo: 644,25 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**  
**VOLKSWAGEN**  
 Fabricante/Importador: VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva, 2. Edificio Gemini. P.I. Mas Blau. 08820 El Prat de Llobregat. Barcelona). Tlf: 934 028 967

**RED DE POSVENTA**  
 151 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje  
[www.volkswagen.es](http://www.volkswagen.es)



PRECIO DE LA UNIDAD PRUBADA:  
**42.630 EUROS**

### PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

**SEGURIDAD Muy bien preparado**

miento de carril y de salida de aparcamiento, o un paquete con todos los asistentes de conducción juntos por 1.365 euros.

Además de haber logrado las 5 estrellas en los 'crash test' de EuroNCAP, el nuevo Passat lleva de serie sistemas como el Front Assist con freno de emergencia, el Pre Crash, el detector de fatiga o la identificación de las señales de tráfico, además de la regulación automática de la velocidad con ACC y Stop&Go. De forma opcional nuestra unidad puede llevar airbag de rodilla, detección de peatones, asistente de cambio y manteni-



**Danos tu opinión sobre el Volkswagen Passat Variant Entra en [www.motor16.com](http://www.motor16.com)**

### EN DIRECTO

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

Puede que Volkswagen sea una de las marcas que mejor sepa responder a las necesidades de los clientes que ante todo persiguen el agrado de conducción en su coche nuevo. Y ese conjunto de virtudes que derivan en una elevada calidad de conducción no se consigue tan fácilmente como muchos piensan, sino que requieren años, millones de euros en inversión, pero sobre todo conocer muy bien al cliente. El Passat Variant 2.0 TDI de 150 caballos con cambio DSG es uno de esos modelos que apetece conducir cada mañana, independientemente del tráfico, el humor que uno tenga o el trabajo que nos espere en la oficina. Una lástima que el cambio DSG suponga un sobreprecio de casi 4.000 euros al subir al siguiente tramo impositivo.

cuatro ruedas

PRUEBA SMART FORFOUR 52 KW PASSION

PRECIO **12.930 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

**+** Agilidad urbana y radio de giro. Modelo original y con una amplia oferta de personalización. Comportamiento dinámico y asistentes de seguridad.

EN CONTRA

**-** Capacidad del maletero. Vueltas de volante entre topes excesivas. Sensible al viento lateral. Autonomía por su pequeño depósito. Prestaciones.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Cambia el formato habitual de los tradicionales vehículos urbanos para protagonizar una agilidad y un radio de giro soberbios. El Forfour es un ciudadano ejemplar, agradable al volante y con detalles tecnológicos muy avanzados. El modesto propulsor de 71 CV es voluntarioso en ciudad, pero lejos de ella...

# Cuando la ciudad es cosa de niños

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

Si el Smart Fortwo es el rey de la ciudad, el Forfour es uno de sus príncipes. Este último comparte diseño con el 'benjamín', pero estira su tamaño en 80 centímetros e incrementa la factura en 700 euros. A cambio se añaden dos plazas, para un total de

cuatro, aunque curiosamente contamos con algo menos de maletero.

El juego de las alianzas es curioso. La primera generación del Forfour compartía genética con el Mitsubishi Colt y aunque pasó de puntillas por el mercado, lo cierto es que guardo un buen recuerdo de ese modelo. Aho-

ra, los acuerdos han sido con Renault, siendo el nuevo Twingo su alma gemela.

Lo cierto es que el Forfour es más 'Smart' que nunca, ya que en esta segunda generación sí que apuesta por el motor en la zaga y la propulsión trasera, algo nada habitual en este segmento, por otra parte. Esta 'ocurrencia' tiene

sus ventajas, pero también algún inconveniente, como veremos más adelante.

No hay duda de que el Smart para 'cuatro' ofrece una línea de diseño joven y atrevida. No entraremos en si gusta más o menos -para gustos los colores-, pero sí que sorprende por su fuerte personalidad, tanto exterior

como en un interior rematado con algo más de gracia que el Twingo.

Nuestra unidad de acceso no cuenta con regulación en altura en el volante y el asiento, así que recomendamos acudir a la carta de opciones si nuestra talla no es estándar.

El cuadro de mandos

es sencillo, que no simple. Ofrece amplia información, aunque para ello hay que ir 'pasando' pantallas en un mando y quizás no sea todo lo intuitivo que deseamos. Tampoco dispone de serie de un cuentarrevoluciones, pero podemos jugar a ser más eficaces con un asistente que analiza nuestra forma

de conducir y nos asesora día a día.

Las butacas delanteras son amplias y confortables, aunque no sujetan lateralmente demasiado, y detrás el espacio es bueno en cota de anchura, suficiente para las piernas y algo más justo en altura. Por cierto, las puertas traseras se abren casi 90 gra-

dos, aspecto que facilita mucho el acceso.

La capacidad del maletero no es lo más atractivo. La ubicación del motor le resta volumen y los 185 litros que cubica no son para tirar cohetes. Y llega la pregunta del millón: ¿y delante qué? Pues nada porque bajo el capó delantero (frágil como el papel)



▲▲ El maletero no es muy amplio debido a que el motor, bien aislado acústicamente, se encuentra debajo.

▶▲ El capó delantero se desbloquea con la llave, pero el espacio se destina a los niveles de líquidos y a la batería.



DINÁMICA  
EL CHASIS ES MAGNÍFICO Y NO SE VE COMPROMETIDO EN NINGÚN MOMENTO POR LOS 71 CV DE NUESTRA VERSIÓN, MÁS AÚN SI LLEVA EL PAQUETE DEPORTIVO QUE REBAJA LA ALTURA 10 MM ORIGINAL  
EL ACABADO PASSION REMATA EL INTERIOR CON TELA DE COLOR NARANJA



▲▲ En las plazas traseras las ventanillas cuentan con apertura de tipo compás. El paquete deportivo contempla unas llamativas llantas negras de 16 pulgadas con neumáticos 185/50 R16 delante y 205/45 R16 detrás, así como pedales en acero inoxidable. La ubicación de algunos mandos no es la más adecuada.



▲▲ Las butacas delanteras son amplias y cómodas, aunque apenas sujetan lateralmente. Detrás, y bajo las banquetas, hay espacio utilizable. El pomo de la palanca es de Renault... y de hace años.

sólo encontramos depósitos de líquido refrigerante, del limpiaparabrisas y la batería. Por no haber no hay sitio material ni para una rueda de repuesto, así que es obligado el kit reparapinchazos, ubicado bajo los pies del acompañante.

Nos ponemos en marcha. Nuestra unidad cuenta con el propulsor más modesto, un gasolina de un litro tricilíndrico con 71 caballos de potencia. Enfocado hacia la ciudad y sus alrededores, si nuestras pretensiones son mayores, mejor apostar por la variante de 90 CV, ya turbalimentada.

Esta mecánica se muestra agradable en ciudad, donde

el Forfour goza de una maniobrabilidad milagrosa. Las ruedas delanteras no encuentran obstáculos al girar (el motor va detrás) y eso permite al vehículo dar la vuelta en un espacio mínimo, a la vez que favorece las maniobras de aparcamiento.

Al ralentí las vibraciones son algo evidentes. Lo mismo ocurre con el sonido, aunque lo cierto es que está mejor aislado de lo que parece. Una plancha metálica y una protección de gomaespuma separan el propulsor del habitáculo.

En la urbe esta versión del Forfour se defiende de maravilla. Da gusto jugar con el tráfico y meterse casi por

cualquier sitio. Responde bien, el tacto del cambio es bueno (sin enamorar), pero habría que preguntarse quién apostó por un pomo de la palanca que parece traído del más allá, de un Clio de hace varias generaciones...

También se defiende muy bien por los alrededores de la gran ciudad, donde el conjunto, que no llega a los mil kilos, se mueve con cierta soltura. El 'problema' en su rendimiento llega a retos mayores por carretera.

En esas circunstancias sí se hace evidente la escasa potencia del motor, la entrega del modesto par máximo a un régimen algo elevado de giro (acaricia las 3.000 rpm)

y la apuesta por unos desarrollos del cambio largos como un día sin pan (en cuarta ya se alcanza con facilidad la velocidad máxima).

Todo esto es un lastre si analizamos sus prestaciones, sobre todo al reparar las recuperaciones, aunque repetimos que se trata de la variante de enfoque más urbano. De todas formas es significativo que si realizamos un adelantamiento y queremos pasar de 70 a 110 km/h en cuarta velocidad, tardaremos 18,5 segundos y necesitaremos nada menos que 473 metros. Con cuatro ocupantes y el maletero lleno habría que pensárselo todavía más...



▲▲ El paquete Cool&Audio es de serie e incluye climatización automática, equipo de sonido y un práctico soporte para el smartphone. El cuadro de mandos es sencillo y si queremos contar revoluciones hay que pagarlo aparte. La guantera hace honor a su nombre por su tamaño. Es tan pequeña que no necesita luz...

Uno de los beneficios del 'todo atrás' ya hemos dicho que es su excelente radio de giro. Otro es un mejor reparto de pesos, aspecto que mejora las cualidades dinámicas. En este sentido el chasis va 'sobrado' con respecto al potencial del vehículo.

De esta manera afrontar

curvas no tiene apenas mérito porque el aplomo del conjunto es excelente, aunque la electrónica no deja margen para juegos, ya que actúa a la mínima. Y para los más osados, comentar que no se puede desconectar.

Además, nuestra unidad incorpora el paquete diná-

mico, que entre otras cosas apuesta por un chasis rebajado 10 milímetros, más puntos dinámicos pero a costa de ceder algo de confort. Y mencionar que la dirección, con 3,5 vueltas de volante entre topes, resulta lenta.

En su dotación de serie contempla un asistente de

viento lateral, elemento nada frecuente en este segmento. Pero lo cierto es que, aunque no hemos podido comprobar su eficacia con detalle, nos parece acertado, pues recuerdo que en el Renault Twingo, su gemelo, sudamos tinta para mantener la trayectoria en un día con fuertes rachas de viento.

Nuestra unidad incorpora la línea Passion que añade, más que nada, detalles estéticos y de acabado por 443 euros.

En definitiva, hablamos de un vehículo original como pocos, diferente y que rompe moldes con respecto a los utilitarios convencionales. Eso ya es algo a su favor.

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

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>1.0 52 KW</b>
Disposición	Trasera transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	72,2 x 81,3
Cilindrada (c.c.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección indirecta secuencial
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima/rpm	71 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,3 mkg / 2.850

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocid.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	15,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	22,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	28,2
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	34,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	De cremallera con servoasistencia
Vueltas de volante (entre topes)	3,5
Diámetro de giro (m)	8,65
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Tambores

**SUSPENSIÓN**  
 Delantera Independiente, tipo McPherson, con amortiguadores de doble tubo, muelles y barra estabilizadora.  
 Trasera Semi-independiente, eje rígido de Dion, con amortiguadores de doble tubo y muelles helicoidales.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos delanteros	165 / 65 R15
Neumáticos traseros	185 / 60 R15

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	975
Capacidad del depósito (l)	28 (35 opcional)
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,35
Mantenimiento (km)	20.000 o 1 año

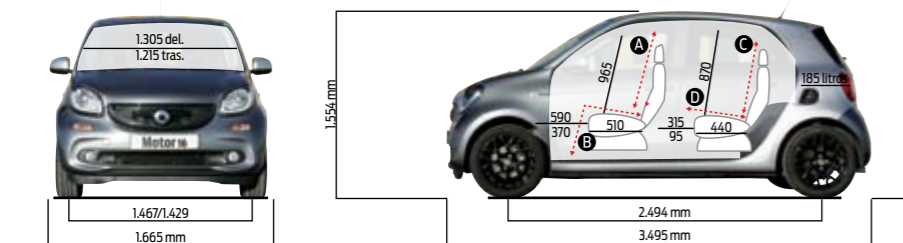
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Cuentavueeltas			×
Manómetro de aceite		×	
Termómetro de agua	×		
Ordenador de viaje	×		
Regulador y limitador de velocidad	×		
Cierre centr./mando a distancia	×		
Elevalunas eléctricos delanteros	×		
Retrovisores eléctricos			×
Volante regulable en altura			×
Asiento regulable en altura			×
Asiento trasero abatible	×		
Arranque sin llave		×	
Equipo de sonido y Bluetooth	×		
Climatizador automático	×		
Techo solar			×
Llantas de aleación	×		
Faros de xenón/lavafaros		×	
Faros direccionales		×	
Sensor lluvia y luces			×
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag frontales y laterales	×		
Airbag rodilla conductor	×		
Airbag cortina			×
Asistente de viento lateral	×		
Asistente arranque en rampa	×		
Kit reparapinchazos	×		
Sensor presión de neumáticos	×		
Asistente de cambio de carril			×

**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Paquete deportivo (llantas de aleación de 8 radios 185/50 R16 delante y 205/45 R16 detrás + tren de rodaje rebajado 10 mm + pedales y volante deportivos + escape cromado): 560 euros. Asistente de cambio de carril: 425. Reloj y cuentarrevoluciones: 170. Paquete confort (volante y asiento conductor regulables en altura + retrovisores eléctricos): 275. Paquete Led&Sensor (luces diurnas + faros antiniebla + sensores de luces y lluvia): 515



**MEDIDAS**



(A) Altura al techo 965 mm (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.100/880 mm (C) Altura del techo atrás 870 mm (D) Espacio piernas (máx.-mín) 755/535 mm

**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	151 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	20,2
1.000 m salida parada	37,4
De 0 a 100 km/h (oficial 15,9)	16,1
Recorriendo (metros)	276
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	40,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	22,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	27,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	-
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km</b>	
	+ 2%
<b>RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv</b>	
	13,7

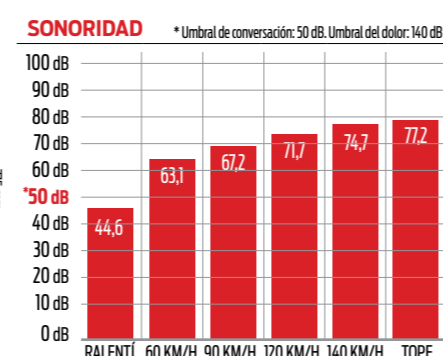
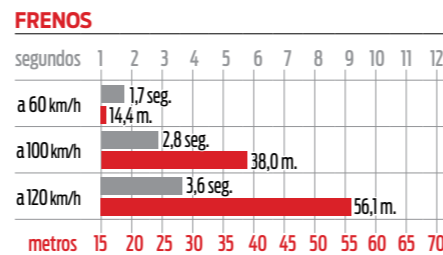
<b>CONSUMOS</b>	l/100 km	km/litro
-----------------	----------	----------

<b>EN CIUDAD</b>		
A 25,0 km/h de promedio	5,9	16,9
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruce	5,1	19,6
En conducción rápida	8,5	11,8
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruce	6,9	14,5
A 140 km/h de cruce	8,0	12,5

<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>	
Litros/100 km	5,8

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	482

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano	4,8	20,8
Ciclo extraurbano	3,8	26,3
Ciclo mixto	4,2	23,8



**EN COMPARACIÓN CON...**

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

	<b>SMART FORFOUR 71 CV</b>	<b>HYUNDAI i10 1.0 ESSENCE 66 CV</b>	<b>RENAULT TWINGO INTENS SCE 71 CV</b>	<b>VOLKSWAGEN UP! MOVE UP! 75 CV</b>
<b>PRECIO (en euros)</b>	12.500	11.800	12.125	11.895
<b>CONSUMO MEDIO (litros/100 km)</b>	4,2	4,7	4,2	4,7
<b>LONGITUD (en metros)</b>	3,50	3,67	3,60	3,54
<b>MALETERO (capacidad en litros)</b>	185	252	174	251

**NUESTRAS CONCLUSIONES**

Ahora sí se trata de un Smart en toda regla, con el motor en la zaga y la propulsión trasera como argumentos. Dinámicamente es muy sólido y es de los más habitables del segmento, aunque el maletero es pequeño. El propulsor, enfocado hacia la ciudad, es modesto en sus prestaciones y el precio final es algo más elevado que el de sus rivales, pero goza de más tecnología.

Quizás no goce de un 'estatus' tan 'chic' como el Smart forfour, pero lo incluimos entre sus rivales sencillamente porque es un producto sumamente atractivo. Ofrece un tacto general y un acabado soberbios, dispone de cinco plazas y un buen maletero, monta discos en los frenos traseros y su motor tricilíndrico arroja un rendimiento similar. Y con todo, es más barato.

Todo lo que hemos dicho para el Forfour nos vale para el Twingo, ya que se trata de su alma gemela tecnológicamente hablando. Las diferencias son meramente estéticas, motivo por el que este modelo es prácticamente 10 centímetros más largo, que no más habitable. Resulta algo más económico (11.725 euros con descuento) pero su equipamiento no es tan generoso.

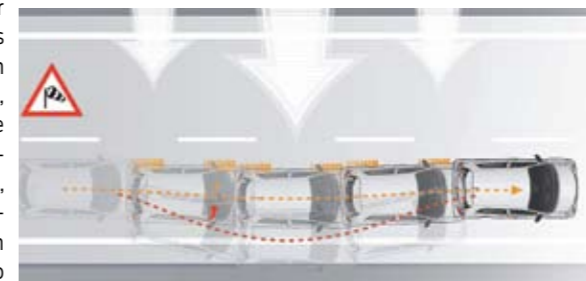
El modelo alemán también ofrece un tacto general muy agradable y un confort de marcha muy elevado gracias a unos tarados de suspensión de corte 'amable'. Dispone de cuatro plazas, una habitabilidad similar a la de sus rivales y un buen maletero. El propulsor de gasolina de un litro también es tricilíndrico, pero arroja mejores prestaciones. Su equipamiento de serie es más pobre.

**PARA FANÁTICOS DEL MOTOR**

**TECNOLOGÍA Asistente de viento lateral**

Modesto en tamaño, el Smart Forfour no renuncia, sin embargo, a una sofisticada tecnología para aumentar la seguridad. No muchos vehículos, y menos aún en un segmento como éste, recurren a un asistente de viento lateral en su dotación de serie. En ocasiones, al adelantar a un vehículo pesado o al salir de un túnel, las rachas de viento

nos pueden hacer pasar un mal trago. Con este asistente, activo a partir de los 80 kilómetros por hora, el sistema realiza un frenado selectivo de las ruedas para evitar que tengamos que contravolantear con fuerza.



Si quieres saber más sobre el Smart Forfour entra en [www.m16.in/224](http://www.m16.in/224)

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**FINANCIACIÓN**  
 Entrada del 25% de 3.125 euros. 48 plazos de 241 euros. El precio final aplazado es de 14.700 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,24 euros/km. Coste por km total: 14.700 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 288 euros/año. Seguro a todo riesgo: 435 euros/año con franquicia de 210 euros.

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

**DATOS DEL VENDEDOR**  
**SMART**  
 Avenida de Bruselas 20. Polígono Arroyo de la Vega, Alcobendas, 28108, Madrid. Teléfono: 91 484 60 00.

**RED DE POSVENTA**  
 79 puntos de asistencia repartidos por toda España.

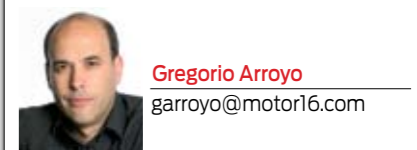
**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje

[www.smart.com/es](http://www.smart.com/es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 15.615 EUROS**

**EN DIRECTO**



El Smart Forfour es de ese tipo de vehículos que más te llena cuanto más ruedas con él... en ciudad. Da la vuelta en una baldosa, se aparca en cualquier sitio y su propulsor no defrauda por las calles de la urbe. Otra cosa es fuera de ella, donde su rendimiento es más bien modesto y los consumos, cuando se le exige, ya no son tan atractivos porque su escasa cilindrada le obliga a trabajar con más esfuerzo de lo 'normal'. Por cierto, el propulsor está bien insonorizado y no molesta, pero la rumorosidad es más evidente que en otros rivales. El chasis nos gusta, más que la dirección, no demasiado directa. La habitabilidad es suficiente pero el maletero es algo justo si nos vamos de fin de semana. La tecnología es superior a la media... También el precio.

# Más que hermanos, competidores

Al utilitario tradicional le ha salido una dura competencia en los últimos tiempos en forma de pequeño todocamino o 'crossover', un tipo de vehículo que gracias a su carrocería más alta y voluminosa suele ofrecer un extra de amplitud, confort y funcionalidad bien valorado por el cliente. En Motor16 iniciamos esta semana una serie de reportajes para comparar ambas filosofías, y lo hacemos con el duelo entre los Renault Clio y Captur dotados del interesante motor diésel de 90 caballos. El primero se impone por precio, prestaciones o consumo, pero el segundo, de silueta SUV, contraataca con su mayor maletero, un interior versátil y un equipamiento reforzado. ¿Quién ganará?



<b>RENAULT CAPTUR INTENS dCi 90 S&amp;S</b>	
PRECIO	<b>18.700 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	95 g/km
Impuesto matriculación:	<b>NO PAGA</b>
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo. Maletero. Banqueta trasera corredera. Confort. Altura libre al suelo. Equipamiento de serie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Precio 1.425 euros más alto. Peor relación prestaciones/consumo que Clio. Tambores traseros. Acabado sólo correcto.</li> </ul>

<b>RENAULT CLIO EXPRESSION dCi 90 S&amp;S</b>	
PRECIO	<b>17.275 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	90 g/km
Impuesto matriculación:	<b>NO PAGA</b>
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Precio bajo y descuento. Navegador de serie. Consumo. Prestaciones. Comportamiento eficaz. Maletero correcto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quinto reposacabezas opcional. Sin airbag de cortina. Peor equipo de serie. Hueco piernas en segunda fila. Tambores.</li> </ul>

Pedro Martín | pmartin@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Me cuentan, y me consta que es así, que a medida que se va reduciendo el tamaño y el precio de un coche la factura que luce gana importancia en la decisión final de compra. O sea, que en un SUV de lujo, por ejemplo, habrá quien considere 'peccata minuta' un coste extra de 10.000 euros, pero si de utili-

tarios se trata una buena parte de los potenciales clientes no pasaría por alto 1.000 o, incluso, 500 euros de diferencia. Es por ello que empezaremos nuestro análisis comparativo en ese apartado esencial. La primera buena noticia es que la primera buena noticia es que Clio y Captur, cuando se combinan con el eficaz motor diésel de 90 caballos, permiten elegir entre cuatro acabados dife-

rentes: Business, Expression, Technofeel y Dynamique en el primer caso, Life, Intens, Zen y Helly Hansen en el segundo. La segunda buena noticia es que Renault no se excede con los precios, de modo que tenemos un Clio Business dCi 90 por 16.615 euros y un Captur Life dCi 90 por 17.200 euros. Hay 585 euros entre uno y otro, pero la diferencia de coste entre

Clio y Captur no es siempre la misma, como demuestran los protagonistas de estas páginas: es 1.425 euros más caro el Clio Expression que el Captur Intens. Además, conviene analizar de forma minuciosa el equipamiento que traen, pues el acabado Expression del Clio tiene MediaNav de serie—opcional por 300 euros en el Captur Intens—pero deja como opcio-

nes la función de ahorro ECO Mode —61 euros—, las llantas de aleación —otros 350 euros— o los faros antiniebla y el quinto reposacabezas —conforman el Pack Seguridad, que cuesta 200 euros—, todos ellos elementos de serie en su 'hermano' de tipo SUV. Igualándolos con los extras citados, el Clio Expression subiría a 17.886 euros y el Captur Intens, ya con navega-

dor, ascendería hasta 19.000 euros exactos. Es decir, que la diferencia real ronda los 1.100 euros. Pero hay una tercera buena noticia, y es que la firma del rombo aplica actualmente descuentos a las dos gamas: 1.400 al Clio y sólo 250 al Captur. Con ese último ingrediente obtendremos facturas aún más realistas, que dejan al Clio Expression

dotado en opción de llantas de 16 pulgadas, ECO Mode y Pack Seguridad en 16.486 euros, y al Captur Intens dotado en opción de MediaNav en 18.750, lo que lleva la diferencia a 2.264 euros. Mucho dinero tratándose de utilitarios, pero el Captur, creado a partir del Clio, es 'más coche' y encierra algunas sorpresas que le deben ayudar a recuperar terreno.

## CARROCERÍAS » Ocupan lo mismo

La altura extra del Captur sobre el Clio—casi 12 centímetros—le da un aspecto más voluminoso, pero estacionados sobre una plaza de garaje ambos ocupan casi lo mismo: el Clio mide 4,06 metros de largo por 1,73 de ancho y el Captur, 4,12 por 1,78. Es decir, que costará lo mismo



▲▼ Muy buen maletero en el Clio –300 litros–, pero el Captur se anota el triunfo en ese capítulo: 377 litros, y 455 avanzando del todo la fila trasera.



▶▶ Volante, palanca de cambio, pedales, toberas de los extremos o mandos de climatización son iguales, pero hay grandes diferencias de diseño: la guantera –de tipo cajón en el Captur–, las toberas centrales...



UNA 'TALLA' MÁS SE NOTA EN PRESTACIONES –EL CLIO EMPLEA 3,9 SEGUNDOS MENOS EN RECUPERAR DE 80 A 120 KM/H EN QUINTA– Y CONSUMO –GASTA 0,7 L/100 KM MENOS EN LA PRÁCTICA– SE MANIFIESTAN LOS 100 KILOS EXTRA DEL CAPTUR Y SUS 12 CENTÍMETROS MÁS DE ALTURA



▲▲ Los faros antiniebla, opcionales en el Clio Expression, vienen de serie en el Captur Intens. Y ambos montan las luces frontales diurnas de LED.



▲▲ No comparten llantas, pero sí frenos: discos ventilados de 280 milímetros delante y tambores detrás.

aparcarlos, idea reforzada por un diámetro de giro calculado: 10,42 metros. Pero en el Captur vamos unos centímetros más arriba, y eso se agradece en ciudad por dos razones: conducimos con mejor 'panorámica' y cuesta menos entrar y salir del coche. Todo cuenta.

En cuanto a espacio disponible, el Captur gana la partida, pero el Clio se defiende bien porque es uno de los utilitarios con más talla exterior, y eso se nota. En anchura interna empatamos con el Captur tanto delante como detrás, y el Clio tiene

curiosamente mejor cota de altura al techo en la segunda fila: 91,5 centímetros, frente a los 89,5 del Captur. Éste, en cambio, tiene dos centímetros extra de altura en la parte delantera y cuenta con una banqueta posterior corredera –desplazable casi 16 centímetros– que permite modular el espacio dedicado a ocupantes y equipaje. Si lo llevamos completamente hacia atrás –será la posición habitual– disfrutamos de unos 6 centímetros más para las piernas de los pasajeros traseros –mejor dos que tres– que en el

Clio, donde el espacio es justo –sólo 66 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante– y hay menos hueco para acoplar los pies.

Si abrimos el maletero tenemos que hablar 'del bueno' y 'del mejor'. Porque buena capacidad son los 300 litros del Clio –285 tiene el Peugeot 208, 292 litros el Seat Ibiza y 280 el Volkswagen Polo–, pero cedemos ante los 377 litros que ofrece el Captur, que ascenderán a 455 si avanzamos la segunda fila. Valores todos sin rueda de repuesto, un asequible elemen-

to opcional en los dos coches de Renault.

Si en el exterior los diseñadores logran una notable diferenciación entre Clio y Captur –que cada cliente podrá reforzar gracias a las enormes posibilidades de personalización–, en el habitáculo se respira cierto aire de familia, aunque cada uno con sus detalles específicos. Destacaríamos la amplia guantera Easy Life de tipo cajón en el Captur –11 litros de volumen, frente a los 7 de la guantera convencional del Clio–, el diseño de

las toberas de aireación centrales o la ubicación de las guanterillas supletorias: un hueco sin tapa a la izquierda del volante en el Clio y un espacio con tapa sobre la zona central del salpicadero del Captur. Los dos, en fin, brillan por su práctico interior.

EQUIPAMIENTO ▶▶ **Correctos sin más**

Del equipamiento ya hablamos al principio, pero insistiremos en ciertos detalles. Por ejemplo, que el Captur está mejor

dotado en general, o que en el Clio contrasta la ausencia del reposacabezas central trasero –es una opción en toda la gama que obligará a invertir 200 euros extra– y de los elevallas eléctricos posteriores con la presencia en el nivel Expression del navegador con pantalla táctil a color. Además, ni Clio ni Captur montan airbag de cortina, aunque los airbag laterales delanteros de tipo tórax/cabeza demostraron su eficacia en los choques laterales ensayados por EuroNCAP. Echamos de menos también en Clio Ex-

pression y Captur Intens el encendido automático de luces y el limpiaparabrisas con sensor de lluvia, ambos opcionales, o una instrumentación con más información, pues el control de la temperatura del refrigerante del motor se encomienda a un simple testigo. Pero hay ajuste de altura y profundidad en el volante –si queremos forro de cuero hay que pagarlo–, asiento del conductor regulable en altura, aire acondicionado o asistente de arranque en cuesta.

En lo que se refiere al acaba-

do, nos ha gustado la sensación percibida en ambos, por más que los materiales no sean de primerísima calidad. Hay bastante plástico por todas partes, pero el moderno diseño del habitáculo ayuda a optimizar el resultado global. Puestos a pedir, querríamos que el Captur tuviese una terminación más esmerada que el Clio. Y no por capricho, sino porque el Captur tiene 'pinta' de todocamión y presenta una altura libre –17 centímetros, por los 12 del Clio– que le permite salir del asfalto para afrontar caminos



# CINCO ESTRELLAS LOS DOS RECIBEN LA MÁXIMA NOTA DE EURONCAP. ENTRE ELLOS SÓLO HAY DIFERENCIAS DE MATIZ



▲► Más por estética que por eficacia, al Clio le sientan bien las 195/55 R16 que montaba nuestra unidad. De serie trae 185/65 R15.



▲► El Captur viene de serie con algo más de 'goma' -unas 205/60 R16 en el nivel Intens-, y nuestro coche traía unos 205/55 R17.



▲▼ Los asientos delanteros son parecidos, y hay más diferencia en la segunda fila, pues la banqueta del Captur se ajusta casi 16 centímetros a lo largo. Por amplitud, sin embargo, no hay tanta disparidad.



sencillos. Nosotros lo hicimos y echamos en falta un poco más de consistencia, pues los ajustes no trasladan esa sensación de máxima solidez que sí hay en otros SUV de su talla.

Siguiendo en el terreno dinámico, decir que bajo el capó de ambos encontramos un viejo conocido: el turbodiésel 1.5 dCi de 90 CV, aunque en el caso

de las versiones de caja manual -Clio y Captur también se ofrecen con el cambio automático EDC de doble embrague, que eleva el precio en torno a 1.500 euros- se trata de la última evolución, dotada de la función de ahorro S&S, útil en ciudad. A sólo 1.750 vueltas ya entrega el par máximo, de 22,4 mkg, y aunque en frío suena más de lo

esperado, en marcha es silencioso -más en el Captur, mejor aislado- y suave.

En lo que se refiere al consumo, la casa francesa homologa valores medios parecidos -3,5 l/100 km en el Clio y 3,6 en el Captur-, pero la realidad es tozuda y la lógica vence. Porque el 'crossover' fabricado en Valladolid pesa 99 kilos más

y tiene peor aerodinámica -el producto de la superficie frontal por el índice Cx es 0,67 en el Clio y 0,79 en el Captur-, de manera que da más trabajo a la mecánica... y gasta más. Los dos son austeros, pero de los 4,9 litros de media real registrados en el Clio -con ECO Mode opcional- a los 5,6 del Captur van 0,7 litros de gasó-

## LAS NOTAS DE EURONCAP

	CLIO	CAPTUR
<b>ESTRELLAS</b>	★★★★★	★★★★★
Protección adultos	88%	88%
Choque frontal	14,9 pts	15,8 pts
Choque lateral	8,0 pts	7,9 pts
Choque lateral con poste	6,4 pts	5,3 pts
Choque trasero (reposacabezas)	2,5 pts	2,8 pts
Protección infantil	89%	79%
Protección peatones	66%	61%
Asistentes de seguridad	99%	81%

► El Captur obtiene notas un poco mejores en la colisión frontal, y su reposacabezas es algo más eficaz. En cambio, el Clio logra mayor puntuación en los dos choques laterales.



Tras el test de choque frontal a 64 km/h contra una barrera deformable, el pilar delantero del Clio se desplaza 30 mm, el volante apenas se mueve -sólo 1 mm hacia arriba-, el pedal de embrague retrocede 69 mm y el del freno sube 38 mm. Buena protección.



En el mismo test, el Captur se comporta aún mejor que su 'hermano': el pilar frontal sólo retrocede 24 mm, el volante permanece en su sitio -no hay desplazamiento alguno-, el pedal de embrague se va 47 mm hacia atrás y el pedal de freno sólo sube 7 mm.

leo cada 100 kilómetros. Además, el lastre en forma de kilos y tamaño también pasa factura al Captur cuando medimos prestaciones; y eso que nuestra unidad se hallaba en un gran estado de forma que le llevó a mejorar 7 décimas la aceleración oficial: de 0 a 100 km/h empleó 12,4 segundos, por los 13,1 anunciados. Pero al Clio le cronometramos 11,9 segundos, y el utilitario aventaja a su derivado SUV sobre todo al recuperar velocidad en carretera; léase incorporaciones a una autovía o adelantamientos en vías de doble sentido: de 80 a 120 km/h en cuarta el Clio le saca más de un segundo al Captur, y la diferencia se va a casi cuatro si resolvemos la maniobra en quinta. Lo diremos de otra forma: el Clio

va muy bien y da la sensación de montar el conjunto motor/cambio adecuado, mientras que en el Captur echaremos de menos alguna vez unos caballos extra -seguimos soñando con la versión 1.5 dCi 110-, o seis marchas en lugar de cinco.

En cuanto al comportamiento, muy bueno en ambos, nos ha gustado la dirección de los dos -aunque transmiten los baches con cierta claridad- y la estabilidad, especialmente la del Clio, muy ligero y con el centro de gravedad más bajo. En lo que respecta a los frenos, el Captur se detiene en distancias muy cortas -se agradecen ahí sus neumáticos más anchos-, pero los dos merecerían discos traseros en vez de tambores.

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

### RENAULT CLIO DCI 90 EXPRESSION

#### FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.319 euros. 48 plazos de 359 euros. El precio final aplazado es de 21.561 euros.

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,35 euros/km. Coste por km total: 0,44 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: 318,53 euros/año. A todo riesgo: 507,42 euros/año con franquicia de 210 euros.

#### DATOS DEL VENDEDOR

##### RENAULT

Renault España Comercial S.A. Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 500

##### RED DE POSVENTA

1.190 puntos de asistencia en toda España.

##### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.renault.es](http://www.renault.es)

### RENAULT CAPTUR DCI 90 INTENS

#### FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.675 euros. 48 plazos de 389 euros. El precio final aplazado es de 23.340 euros.

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,38 euros/km. Coste por km total: 0,47 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: 312,09 euros/año. A todo riesgo: 474,65 euros/año con franquicia de 300 euros.

#### DATOS DEL VENDEDOR

##### RENAULT

Renault España Comercial S.A. Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 500

##### RED DE POSVENTA

1.190 puntos de asistencia en toda España.

##### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.renault.es](http://www.renault.es)

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

## EN DIRECTO



Pedro Martín  
pmartin@motor16.com

No es fácil hablar de ganador y perdedor, porque el Clio destaca en unos apartados y el Captur lo hace en otros. Si sus facturas fuesen idénticas no habría duda, pues el 'crossover' vallisoletano nos da más en puntos clave, como el espacio, la practicidad o el equipamiento. Pero no cuestan lo mismo, y la ventaja del Clio en ese capítulo se acrecienta ahora con unos descuentos más generosos, lo que complica el balance. Si eres de los que sacará partido al extra de tamaño del Captur -tienes familia, haces viajes largos por carretera...-, adelante con él, pero si lo único que buscas es un utilitario resolutivo, cómodo y seguro el Clio satisfará tus necesidades, pues gasta muy poco, es algo más ágil y tiene un maletero de 300 litros que da bastante de sí.



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

**FICHA TÉCNICA**

	RENAULT CLIO	RENAULT CAPTUR
<b>MOTOR</b>	<b>1.5 dCi ENERGY 90</b>	<b>1.5 dCi ENERGY 90</b>
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	76,0 x 80,5	76,0 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.461	1.461
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler
Compresión	15,2 a 1	15,2 a 1
Potencia máxima/rpm	90 CV / 4.000	90 CV / 4.000
Par máximo/rpm	22,4 mkg / 1.750	22,4 mkg / 1.750

<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,58	8,60
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,29	16,41
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	25,90	26,02
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	35,81	35,53
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	48,42	48,64
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª		

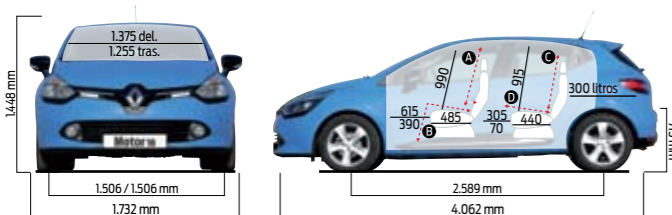
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		
Sistema	Cremallera eléctrica, de asistencia variable	Cremallera eléctrica, de asistencia variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75	2,7
Diámetro de giro (m)	10,42	10,42
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 280 mm / Tambores	Discos ventilados 280 mm / Tambores

<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente, de eje flexible, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, de eje flexible, con muelles y amortiguadores

<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	185/65 R15	205/60 R16
Llantas, aleación	6,0J x 15 pulgadas	7,0J x 16 pulgadas

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.146	1.245
Capacidad del depósito (l)	45	45
Coefficiente aerodinámico (SCx)	0,67 (Cx no disponible)	0,79 (Cx: 0,35)
Mantenimiento (km)	30.000 km o 2 años	30.000 km o 2 años

**MEDIDAS**



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
990 mm	1.100 / 875 mm	915 mm	745 / 510 mm

**EQUIPAMIENTO**

	CLIO EXPRESSION			CAPTUR INTENS		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>						
Cuentavueeltas	x			x		
Termómetro de agua (reloj)		x			x	
Ordenador de viaje	x			x		
Regulador/limitador de velocidad	x			x		
Elevalunas traseros eléctricos		x		x		
Retrovisores eléctricos regulables	x			x		
Retrovisor interior fotosensible		x			x	
Volante regulable altura/profund.	x			x		
Ajuste de altura asiento conductor	x			x		
Asiento posterior abatible 60:40	x			x		
Función de ahorro ECO Mode			x	x		
Asistente de arranque en cuesta	x			x		
Aire acondicionado	x			x		
Navegador y pantalla táctil 7"	x					x
Llantas de aleación			x	x		
Faros antiniebla delanteros			x	x		
Faros de xenón/lavafaros		x			x	
Sensor parking trasero y cámara		x				x
Sensores lluvia/oscuridad			x			x

<b>SEGURIDAD</b>						
Airbag conductor/acompañante	x			x		
Airbag rodilla conductor		x			x	
Airbag laterales cabeza/tórax del.	x			x		
Airbag de cortina del./tras.		x			x	
Control de estabilidad/tracción	x			x		
Rueda de repuesto			x			x
Sensor presión de neumáticos	x			x		
Anclajes Isofix sillas infantiles	x			x		

**PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)**

CLIO EXPRESSION	CAPTUR INTENS
Pintura metalizada: 395. Pintura metalizada especial: 495. ECO Mode: 61. Rueda repuesto: 100. Llantas aleación 16": 350. Volante cuero: 70. Pack Seguridad (faros antiniebla y quinto reposacabezas): 200. Pack Comfort (tarjeta manos libres apertura/arranque, climatizador y sensores lluvia/luz): 500. Climatizador: 200.	Pintura metalizada: 395. Pintura metalizada especial: 815. Carrocería bitono: 0. Rueda repuesto: 80. Tapicería desenfundable: 350. Volante cuero: 60. Lunas traseras sobretintadas: 83. Sistema MediaNav: 300. Cartografía Europa: 120. Pack Look (llantas aleación 17" y lunas traseras sobretintadas): 300. Pack Comfort (climatizador y sensores lluvia/luz: 312. Pack Visibilidad (radar y cámara traseros y espejos abatibles eléc.): 300.



**BANCO DE PRUEBAS**

	CLIO	CAPTUR
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	178 KM/H	171 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>		
400 m salida parada	18,3	18,5
1.000 m salida parada	34,0	34,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,9 (11,7)	12,4 (13,1)
Recorriendo (metros)	198	213

<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,2	24,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,1	35,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,9	45,2

De 80 a 120 km/h en 4ª	9,4	10,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,7	17,6

<b>ERROR DEL VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>		
	+ 3%	+ 3%

<b>CONSUMOS</b>		
<b>EN CIUDAD</b>		
A 21,8 km/h de promedio	4,9	5,5
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de crucero	4,6	5,5
En conducción rápida	8,3	9,1
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de crucero	6,0	6,8
A 140 km/h de crucero	6,8	7,8

<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	4,9	5,6

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	868	753

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano	4,0	4,0
Ciclo extraurbano	3,2	3,4
Ciclo mixto	3,5	3,6

<b>FRENOS</b>		
<b>DISTANCIA DE FRENADO</b>		
A 60 km/h	14,0	14,2
A 100 km/h	38,9	36,6
A 120 km/h	56,9	52,0
Promedio del segmento a 120 km/h: 57,9		

<b>SONORIDAD</b>		
<b>MEDIDAS (dB)</b>		
Al ralentí	52,4	50,2
A 60 km/h	65,8	62,1
A 90 km/h	69,5	66,1
A 120 km/h	73,6	70,2
A 140 km/h	75,7	72,9
A tope	81,3	78,6

Umbral de conversación: 50 decibelios  
Umbral del dolor: 140 decibelios

**UNICOS** Nuevos Carburantes de BP

**BALANCE FINAL**

	RENAULT CLIO	RENAULT CAPTUR
<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>7,0</b> Comparten motor, cambio y tracción, y hay el mismo equipamiento disponible. Por eso empatan. Pero usan tambores y se echan en falta los airbag de cortina.	<b>7,0</b> El Captur no ofrece ni ofrecerá un sistema de tracción total. Pero la mayoría de la clientela no lo demanda, pues ven el Captur como un Clio más grande.
<b>COMPORTAMIENTO</b>	<b>8,0</b> Al ser menos voluminoso y más ligero, el Clio toma ventaja, sobre todo en curva cerrada. Y la dirección va bien. Sin embargo, los frenos nos parecen mejorables.	<b>7,5</b> También lleva tambores en el tren trasero, pero las frenadas han sido bastante buenas. Los 100 kilos extra y un centro de gravedad alto se notan en curva.
<b>PRESTACIONES</b>	<b>7,5</b> Los 90 caballos de potencia y 22,4 mkg de par máximo animan bien al Clio, que se mueve ágilmente en carretera. En quinta exhibe mucho más empuje.	<b>6,5</b> El Captur no es pesado... pero pesa más. Y no es muy alto, pero mide 12 centímetros extra. Eso se paga en carretera, sobre todo al recuperar velocidad.
<b>SEGURIDAD</b>	<b>7,5</b> La ausencia del quinto reposacabezas en el equipo de serie y del airbag de cortina es llamativa. Pero obtiene cinco estrellas EuroNCAP.	<b>8,0</b> Tampoco tiene airbag de cortina, pero sí lleva de serie los cinco reposacabezas. Además, comparte la máxima calificación EuroNCAP con el Clio.
<b>HABITABILIDAD</b>	<b>7,0</b> Es uno de los utilitarios más grandes –mide 4,06 metros–, y tiene un gran maletero –300 litros–, pero en la segunda fila no sobra espacio para las piernas.	<b>8,0</b> Por ancho interior y altura al techo no hay gran diferencia, pero tiene más maletero sin ser mucho más largo y tiene una útil banqueta posterior corredera.
<b>CONSUMO-PRECIO</b>	<b>9,0</b> Igualando equipamiento y aplicando los descuentos gastamos 2.264 euros al comprar un Clio Expression en lugar de un Captur Intens. Y consume menos.	<b>8,0</b> También gasta poco, pero la media real del Captur supera en 0,7 l/100 km la del Clio. Está mejor dotado, pero al final sale más caro que su 'hermano'.

**CONCLUSIÓN**

**RENAULT CLIO**  
**7,7** En este primer duelo 'utilitario-SUV' vence el coche pequeño. Y es que el Clio dCi 90 es una gran opción de compra porque se mueve bien, gasta poco, es razonablemente amplio y resulta cómodo. Ideal si buscamos un utilitario para la ciudad o eventuales desplazamientos por carretera, y no requerimos mucho espacio interior. Y sale más barato.

**RENAULT CAPTUR**  
**7,5** La diferencia de precio tras aplicar descuentos –1.400 euros en el Clio, 250 en el Captur– le penaliza. Además, con el diésel de 90 CV no va muy 'sobrado', especialmente con carga, pues tiene peor equilibrio entre prestaciones y gasto. Pero es la compra ideal si vamos a sacar provecho a su espacio extra o a sus 17 centímetros de distancia al suelo.

**PARA FANÁTICOS DEL MOTOR**

VALLADOLID FABRICA EL CAPTUR EN EXCLUSIVA  
**Un castellano universal**

Fabricado en exclusiva en Valladolid desde febrero de 2013 y comercializado en más de 60 países de los cinco continentes –la planta castellano-leonesa de Renault produce también el Samsung QM3, destinado al mercado coreano–, el Captur alcanzó su unidad 300.000 –un dCi 90 bitono de la serie limitada Helly Hansen– en noviembre de 2014, un mes después de implantarse el tercer turno para satisfacer la alta demanda.



ALGUNOS TRAMOS MUY ESCOGIDOS Y EN MOMENTOS MUY DETERMINADOS SUBIRÁN EL LÍMITE A 130 KM/H



▲ No habrá carreteras convencionales en las que se pueda circular por encima de los 90 km/h sin arriesgarse a una multa.



◀ Habrá que moverse a 30 km/h en una buena parte de las calles españolas en las que los ciclistas cobran protagonismo frente a los conductores.

# Velocidad ralentizada

La rebaja de los límites de velocidad en carreteras y ciudades llegará con el nuevo Reglamento de Circulación, normativa cuyo desarrollo va más lento de lo que se esperaba. Los flecos por ajustar afectan a varios ministerios y ralentizan su entrada en vigor. Dará cobertura legal a los cambios que introdujo la Ley de Tráfico.

M. J. Beneit | mjbeneit@motor16.com

Debería haber visto la luz el pasado verano, pero aún se dan los últimos toques a la reforma del Reglamento de Circulación, que deberá hacer oficial como Real Decreto el Consejo de Ministros lo antes posible. Su misión es incluir las novedades de la Ley de Tráfico aprobada a principios de mayo de 2014, abordar las modificaciones de la norma pedidas por la Comisión de Seguridad Vial del Congreso y el Pleno del Senado y desarrollar los cambios en los límites de velocidad en ciudad y carretera, que que-

daron determinados en la Ley de Tráfico.

No parece muy difícil la redacción de un texto que traslada los cambios que exige la nueva Ley de Tráfico, pero el proceso no deja de ralentizar desde que a finales de mayo del año pasado Tráfico elaboró el primer borrador, con la intención de que el Reglamento reformado estuviera en vigor antes del verano. Ahora, tras el dictamen que consensó el Consejo de Estado en la reunión de su Comisión Permanente a finales de noviembre, el documento, mucho más voluminoso de lo que se espera-

ba, está siendo revisado por los ministerios implicados en la reforma antes de recibir el visto bueno definitivo.

Lo cierto es que la bajada de los límites de velocidad no tiene vuelta atrás. Una bajada que se justifica con que son, precisamente, las carreteras convencionales el escenario de tres de cada cuatro accidentes con víctimas y con la premisa de que a menor velocidad hay menor número de accidentes. Un precepto este último que no se cumple, porque, como apunta Mario Arnaldo «corremos más y se ha reducido el número de víctimas». El presidente

de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) argumenta su razonamiento con los datos recabados en el Ministerio de Fomento sobre la velocidad media real a la que circulamos en las vías convencionales y los muertos que en ellas se producen. En 2012 esa velocidad media estaba en 78,4 km/h y del 1 de enero hasta el 30 de noviembre en ellas perdieron la vida 251 personas. En el mismo periodo de 2014, la velocidad subía a 80,1 km/h y los muertos bajaban a 194. Una comparativa que indica, puntualiza Arnaldo, que «habrá que ver otros factores que no sean el exceso de velocidad para reducir la siniestralidad».

Sobre los límites genéricos (ver cuadro), frente a la subida a 130 km/h (será testimonial, ya veremos dónde y cuándo se aplican), la bajada afectará al 90% de la red viaria, según los cálculos de la Asociación Española de la Carretera, que coloca en 145.000 los kilómetros afectados por la nueva normativa a la baja. Otro límite poco creíble y difícil de mantener son los 30 km/h, que afectará a la mayoría de las calles de las ciudades españolas.

Buena noticia para las autocaravanas es su equipara-

ción con los coches en lo que a límites genéricos de vías rápidas y convencionales se refiere, mientras que en autopistas y autovías los autobuses con pasajeros de pie o sin cinturones de seguridad no podrán rebasar los 80 km/h.

Por lo conocido hasta el momento, además del 'plato fuerte' de la regulación y legalización de los nuevos límites, hay otros puntos de la Ley de Tráfico que el Reglamento debe desarrollar, como la prohibición de llevar a los niños en el

asiento delantero del vehículo, salvo que no haya traseros o éstos estén ocupados por menores de 18 años de estatura igual o inferior, en principio, a 135 cm, dejando claro que hasta esa edad y esa estatura es obligatorio utilizar un sistema de retención homologado y adaptado a su talla y peso.

Otro punto a regular son las ventajas que se otorgan a los ciclistas, como la autorización para rebasar a otros vehículos por la derecha o la izquierda y llevar remolque para personas.

EL LÍMITE BAJARÁ EN EL 90% DE LA RED  
Ninguna carretera a 100 km/h

- VÍAS RÁPIDAS\***
- 130 Tramos excepcionales de autopistas y autovías, que tengan condiciones adecuadas y en función de la meteorología.
  - 120 Velocidad genérica que se mantiene en autopistas y autovías.
- CARRETERAS CONVENCIONALES\***
- 90 Más de 6,5 metros de plataforma y marcas viales.
  - 70 Con menos de 6,5 m de ancho y separación horizontal entre sentidos.
  - 50 Con menos de 6,5 m de ancho sin marca de separación entre sentidos.
  - 30 Vías sin pavimentar.
- \*Para turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos y autocaravanas que no rebasen los 3.500 kilos de masa máxima autorizada.*
- CIUDAD**
- 50 Vías urbanas y travesías.
  - 30 Vías urbanas de un sólo carril y sentido único o un carril por sentido.
  - 20 Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera.

en línea con la potenciación de la bicicleta que se pretende, se encuadra la prohibición a los peatones de andar por los carriles-bici, salvo si se trata de cruzarlos, y la obligación de los conductores de reducir la velocidad cuando se encuentren con usuarios en bici. La normativa también recogerá la desaparición de los límites mínimos de velocidad (la mitad del máximo de la vía) para bicicletas y vehículos de tracción animal, supresión necesaria especialmente si circulan cuesta arriba.

En los cambios de intenciones sobre el primer borrador, destaca que los taxistas seguirán sin usar el cinturón de seguridad, excepción con la que se quería acabar. En cambio, si desaparecerá la exención mé-

dica que permite a los motoristas no llevar casco o utilizar uno 'certificado' y no homologado. El reglamento también dará cobertura legal al acceso y uso de las zonas de espera adelantada en los semáforos específicas para las dos ruedas.

Otros puntos a legalizar son la tarjeta de inspección técnica de vehículos (ITV) en soporte electrónico, el no tener que volver a pasar esa inspección por deterioro, extravío o robo del permiso o la licencia de circulación y la autorización de utilizar monopatines o aparatos similares por las aceras y espacios reservados a peatones; otra pretensión es limitar la retirada de los vehículos accidentados en carretera las empresas debidamente autorizadas. Y en respuesta a las peticiones del sector, en el campo del transporte profesional está previsto incluir la notificación al empresario de la pérdida de la vigencia del permiso de sus conductores, si se da el caso.

Habrà que esperar al acuerdo de todas las partes implicadas, algo que parece no será tan pronto como estaba previsto, para conocer el Reglamento de Circulación que regirá nuestro comportamiento al volante durante los próximos años.

Las sanciones superar los límites de velocidad

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos		
Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100€	-0		
	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	300€	-2		
	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	141	151				
	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	170	400€	-4
	51	61	71	81	91	101	111	121	131	141	151	161	171	171		
	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	180	500€	-6
61	71	81	91	101	111	121	131	141	151	161	171	181	181			
Muy grave	71	81	91	101	111	121	131	141	151	161	171	181	191	191	600€	-6



**Toyota**  
**Impulso al hidrógeno**

Las 5.680 patentes de Toyota relacionadas con la pila de hidrógeno, incluidas las utilizadas en el Mirai, serán de libre utilización hasta 2020. La liberación de esas patentes forma parte de la apuesta de la compañía japonesa por una movilidad futura basada en el hidrógeno. Como opina Bob Carter, el vicepresidente de Operaciones de Automoción de Toyota Motor Sales en USA, «la primera generación de vehículos con esa tecnología, lanzada entre 2015 y 2020, será crucial y precisará de un esfuerzo concertado y una colaboración sin precedentes entre fabricantes, gobiernos, investigadores y productores de energía».

**EuroNCAP**  
**Quinteto del año**

Mercedes Clase C, Nissan Qashqai, Volkswagen Golf Sportsvan, Land Rover Discovery Sport y Skoda Fabia son los 'Best in Class', los más seguros en su categoría entre todos los modelos probados por EuroNCAP durante 2014. La distinción les llega tras conseguir las puntuaciones más altas de sus respectivas clases en un año en que todas las berlinas lograban las cinco estrellas, mientras

MODELO	ESTRELLAS	92%	84%	77%	70%
Mercedes Clase C	★★★★★	92%	84%	77%	70%
Nissan Qashqai	★★★★★	88%	83%	69%	79%
Volkswagen Golf Sportsvan	★★★★★	87%	85%	62%	73%
Land Rover Discovery Sport	★★★★★	93%	83%	69%	82%
Skoda Fabia	★★★★★	81%	81%	69%	69%



**Las cifras de siniestralidad NO CUADRAN**  
**Baile de números**

El balance de la siniestralidad en carretera de 2014, presentado nada más empezar el nuevo año por el Ministro Jorge Fernández Díaz, no convence a las asociaciones de automovilistas. El primero en expresar sus reservas fue Mario Arnaldo, el presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), poco convencido de esos tres muertos menos que el año anterior cuando ocho meses de 2014 (dos terceras partes del año) reflejaban preocupantes subidas. La comparación con los datos del Balance de 2013, presentado también en enero de ese año por el Ministro de Interior, aviva aún más las dudas,

aparecen en los citados meses. El departamento de seguridad vial de Dvuelta argumenta que la puntualización «datos provisionales» apunta la Probablemente el baile de números lo posibilita una información sesgada e incompleta por partes estadísticas mal hechos, dado que al investigar un



posibilidad de que dentro de las 24 horas siguientes al siniestro algún herido pueda fallecer, pero en ningún caso que los muertos «resuciten». siniestro puede cambiar de vía urbana a interurbana o viceversa. Errores que subsanará el parte electrónico de accidentes que acaba de entrar en vigor.

solo un utilitario, el Fabia, alcanzaba esa calificación y el Golf Sportsvan era el único entre los monovolumen pequeños, segmento en que más de la mitad de los analizados no pasaba de tres. El consorcio europeo destaca también que entre los cinco eléctricos e híbridos de la lista de 2014, Lexus NX y Tesla Model S se colocan como los mejores, con un escaso margen entre ellos. Cuarenta modelos pasaron a lo largo de 2014 el examen de seguridad de EuroNCAP, que desde enero comenzó a

potenciar la presencia de las tecnologías que ayudan a conducir con seguridad y evitar accidentes, como el sistema de frenado autónomo de emergencia (AEB) y los distintos asistentes de seguridad. En un año en que se han comercializado 86,5 millones de coches en el mundo (2,8 millones más que en 2013) Toyota se mantenía como la marca más vendida (8.304.870), por delante de VW (6.548.903) y Ford (5.806.186).

**Estudio KPMG**  
**Dominio de las grandes marcas**

Al menos hasta 2025 las grandes multinacionales del automóvil seguirán dominando un mercado en el que el mayor crecimiento lo protagonizará Hyundai/Kia, que aumentará su cuota un 78%; por delante de VW, que lo hará un 75%; Autovaz, que crecerá el 71%, y BMW, que subirá

◀ Seis fallecidos en 2013 es la diferencia entre el balance presentado ese año —arriba— y el de 2014.

**el puntazo**

El radar de la A-5 proporciona el 16% de las denuncias por exceso de velocidad que se ponen en Madrid.

La inclusión en la web del Ayuntamiento de Madrid de las multas de tráfico que se ponen en la capital indica que en septiembre y octubre se tramitaron 385.000 denuncias, de las que 59.850 corresponden a excesos de velocidad, con la M-30 acaparando el 85 % de ellas. Pero es sin duda el radar colocado en la Carretera de Extremadura (km 4 de la A-5 sentido salida) el más rentable para el consistorio, puesto que él solito se encarga del 16% del total de denuncias.

**la imagen**

Los conductores europeos de un Nissan Leaf recorren muchos más kilómetros al año que los que tienen un coche de gasolina o diésel, situándose la media en 16.588 kilómetros para los eléctricos y en 10.818 para los de combustión. Gracias a la telemetría CarWings del Leaf, que graba los datos en condiciones reales, también se conoce que el promedio recorrido a la semana con el coche japonés está en 319 kilómetros —208 con gasolina o diésel— y que son los españoles los que más se mueven con el Leaf, al subir a 367 kilómetros, frente a los 339 de los suecos, país colocado en segundo lugar, o los 324 de los ingleses. Les siguen noruegos (317 kilómetros), italianos (305), franceses (303) y alemanes (279). Cuando se trata del ranking anual, las posiciones, lógicamente, se mantienen, moviéndose los totales entre los 19.084 kilómetros de España y los 14.508 de Alemania.



**la frase**

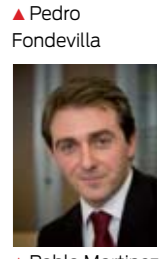
José María Pujol. Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para la Automoción (Sernauto).  
«Las administraciones públicas están más pendientes de los fabricantes que de los proveedores, pese a la envergadura de sus empresas, que en cinco años podrán facturar 34.800 millones de euros conjuntos y crear hasta 50.000 empleos».

**la cifra**

**115,85**  
millones de euros suman los nueve Ferrari que encabezan la lista de los clásicos más caros subastados durante 2014, lo que supone un precio medio de 12,87 millones de euros por unidad, aunque por el 250 GTO de 1962 que encabeza el ranking se pagaron 28,5 millones de euros. En la décima posición se coloca un raro Ford GT40 Prototype de 1964, que consiguió 5,45 millones de euros.

**Nombramientos**  
**En sus nuevos cargos**

La designación de **Oscar Robira** como responsable de la Academia de Formación de Mercedes-Benz España coloca a **Ralf Gaenzle** al frente de la Dirección de Marketing Turismos, responsabilidad que ocupaba Rubira hasta pasar a hacerse cargo de la formación comercial y técnica de la red de concesionarios y talleres oficiales de la marca. También el 1 de enero **Pedro Fondevilla** asumirá la dirección de Marketing de Volkswagen en España, cargo que ocupaba **Laura Ros**, convertida desde el inicio del año en directora de la filial española de VW. Por su parte, **Pablo Martínez** es el director de la División Comercial de Goodyear Dunlop Iberia y **Albert Biermann** (vicepresidente de Ingeniería de Automóviles BMW M en la actualidad) se unirá a Hyundai Motor en abril para encargarse de los nuevos vehículos y tecnologías de alto rendimiento del grupo coreano, integrado por Hyundai y Kia.



**Honda**  
**Incorporación pionera**

Cuando el nuevo CR-V llegue al mercado europeo en primavera, Honda se convertirá en la primera marca del mundo que incorpora el sistema de control de cruce preventivo en uno de sus coches. Es un control de cruce adaptativo inteligente (i-ACC), que predice y reacciona cuando otro coche se coloca delante sin respetar la distancia de seguridad.





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

### FIAT 500X VIENE CON ACCESORIOS

Llega al mercado el próximo mes de febrero, pero el nuevo Fiat 500X ya dispone de numerosos accesorios de la marca Mopar para personalizar el modelo al gusto de cada cliente.



En el catálogo de productos hay adhesivos, carcasas para los espejos... y también otros elementos pensados para hacer la vida más fácil a los conductores: separadores, perchas, etc.

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

### LAND ROVER

La marca lanzará tres ediciones especiales del Defender este 2015: Heritage, Adventure y Autobiography.



Los primos Stephen y Nick Wilks, hijos de los fundadores de la marca.



Si quieres ver cómo se hizo la silueta del Land Rover Defender entra en... [www.m16.in/v354](http://www.m16.in/v354)

La silueta del Land Rover Defender, de un kilómetro de largo, fue creada en la arena de la playa por seis Land Rover equipados con remolques agrícolas de más de 3,5 metros de ancho.

## UN DEFENDER GIGANTE

En 1947, Maurice Wilks, ingeniero director de Rover, propuso a su hermano Spencer la idea de crear Land Rover haciendo un dibujo en la arena de la playa de la bahía Red Wharf, en Anglesey (Reino Unido). Ahora, 68 años después, la marca ha vuelto a este mismo lugar para rendir homenaje a su vehículo más emblemático, el Defender, cuando la producción del modelo actual

está tocando a su fin. Y lo ha hecho dibujando en la arena una silueta de un kilómetro de largo y más de 4,5 kms. en total de este mítico modelo.

Con este dibujo (que se han llevado las olas al instante), se ha anunciado el lanzamiento de tres versiones de edición limitada (Heritage, Adventure y Autobiography) que estarán disponibles en los

concesionarios a lo largo del año.

Cada una de estas ediciones especiales rinde homenaje a un elemento diferenciador del Defender. Autobiography es la más exclusiva y cuenta con un equipamiento excepcional; Heritage está inspirada en los primeros modelos de la marca, y Adventure está pensada para auténticos clientes 4x4.

### SEAT

## ACCIÓN SOLIDARIA

Por tercer año consecutivo, Seat ha colaborado con Cruz Roja entregando a esta organización 3.000 kilos de alimentos no perecederos y 200 juguetes nuevos donados por los trabajadores de la marca. En total, en los años de colaboración se han recogido más de 7.000 kilos de alimentos. En esta



oportunidad, los productos entregados han sido donados a las campañas de juguetes de Cruz Roja Juventud y Alianza Humanitaria para la Alimentación Infantil.

### EN LA NIEVE

BMW sigue mostrando en Sierra Nevada (de jueves a domingo, hasta el 26 de abril) su gama xDrive.

La actividad es gratuita y se acompaña de un instructor.

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

## AUDI A7 SPORTBACK PILOTED DRIVING 855 KM SIN CONDUCTOR

El coche sin conductor de Audi ha superado una de sus pruebas más difíciles recorriendo los 855 kilómetros que separan Silicon Valley (California) de Las Vegas (Nevada) de forma completamente autónoma. Audi ha demostrado que el prototipo A7 Sportback Piloted Driving puede circular de forma autónoma en una situación

de tráfico real realizando cambios de carril y adelantamientos, además de acelerar y frenar de forma independiente a velocidades de hasta 110 km/h.

El periplo fue 'supervisado' por un grupo de periodistas que se turnaron en el asiento del conductor cada 160 kilómetros y comprobaron cómo el coche lo hacía todo solo.

Si quieres saber más del Audi A7 Autopilado entra en... [www.m16.in/809](http://www.m16.in/809)



Audi ha demostrado que su prototipo de conducción autónoma se desenvuelve bien en el tráfico real con un recorrido desde California a Nevada, en Estados Unidos.

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

## FORD, CONDUCE TU VIDA JÓVENES EUROPEOS MÁS SEGUROS

Más de 6.000 jóvenes europeos han participado en el programa 'Ford, Conduce tu vida', que promueve la seguridad al volante.

Lanzado hace once años en EE.UU., el programa 'Ford, Conduce tu vida' ha ofrecido formación en seguridad vial a más de medio millón de chicos/as en todo el mundo, un éxito que también se ha trasladado a Europa, donde el año pasado participaron más de 6.100 conductores de entre 18 y 24 años. Este tramo de edad es el que acumula la mayor tasa

de fallecimientos en accidentes de tráfico.

El curso de Ford, que ha visitado varias localidades españolas, ha enseñado a los jóvenes los peligros de usar el móvil al volante, hacerse 'selfies' o conducir bajo los efectos del alcohol. Para esto han utilizado un traje y gafas especiales que muestran cómo la bebida afecta a las habilidades de conducción.



En el programa participaron jóvenes de ocho países europeos, entre ellos España, Alemania o Francia.



El 93% de los conductores que realizó el curso de Ford no ha vuelto a conducir bajo los efectos del alcohol.

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

### ATENTOS A...

## HASTA FEBRERO

La Fundación Línea Directa admite los proyectos para el Premio Emprendedores y Seguridad Vial, que tiene como objetivo contribuir a la reducción de accidentes de tráfico y está dotado con 20.000 euros.

+ en <http://subaru.com>

## NUEVA APP DE SUBARU PARA ESQUIADORES

Los aficionados al esquí cuentan con una nueva aplicación que les permitirá conocer el estado de las 40 estaciones de esquí españolas y del Pirineo francés. Esta nueva app ha sido desarrollada por Subaru y está disponible de forma gratuita para iOS

y Android. Gracias a ella, el usuario puede conocer datos como la previsión meteorológica, la temperatura, el número de pistas abiertas, etc.



### FACEBOOK

Compartir las experiencias con el Renault ZOE tiene premio. Cuantos más 'me gusta' y comentarios publiques en Facebook, más posibilidades de ganar noches de hotel, cheques, etc.

### 'GT ACADEMY'

## YA SON PILOTOS

Los ganadores de la competición virtual 'GT Academy' -de izquierda a derecha: Gaëtan Paletou (Francia), Ahmed Bin-Khanen (Arabia Saudí), Nicholas Hammann (EE.UU.), y Ricardo Sánchez (México)- han convertido su sueño de pilotar en realidad disputando las 'Hankook 24 Horas de Dubái' al volante de un Nissan GT-R NISMO GT3 de 550 CV.



SÁINZ, FUERA DE CARRERA EL RETORNO AL DAKAR DE PEUGEOT



25 AÑOS DESPUÉS ESTÁ SIENDO DURO. UNA ROCA DEJÓ FUERA AL ESPAÑOL

# Un buen primer plato

Como prueba de resistencia, un Dakar intenta lograr el mejor balance entre el tipo de terreno, las condiciones atmosféricas y la dureza del recorrido. Según los ingredientes y su mezcla, cada año dan un particular sabor a la prueba. A veces se va la mano con uno o con otro. Tras la primera semana del Dakar 2015, el menú se presenta apetecible.



◀ Los Toyota Hilux se están mostrando realmente eficaces, y el sudafricano De Villiers, con su habitual regularidad, podría optar al triunfo hasta el final.

▼ Bajo estas líneas, Holowczyc, que se mantiene entre los primeros con el Mini. A su izquierda, el debutante Alrajhi, piloto saudí que ha logrado su primera victoria en una etapa.

Javier Rubio | motor16@motor16.com

Ya es hábito en Sudamérica una primera semana dakariana realmente castigadora. Para esta edición los organizadores cambiaron el orden del castigo. En la pasada, la dureza fue creciente según avanzaba la semana, hasta reventar la caravana en la doble etapa previa a la jornada de descanso. Una de las dos jornadas, entre Chilicito y Tucumán, contaba con un total de 912 kilómetros. Densos kilometrajes, dunas, piedra, lechos de río, mucha navegación y temperaturas achicharrantes en las zonas de La Rioja y Catamar-

ca provocaba una hecatombe. Coma entonces sentenció la categoría de motos, aunque la de coches todavía se mantuviera abierta en la segunda semana.

Pero en 2015 los organizadores eligieron una etapa de demolición ya en la segunda jornada, camino de San Juan, que se convirtió posiblemente en la más dura desde que el Dakar llegó a América. El oeste de Argentina esperaba con un terreno lleno de polvo y altísimas temperaturas que superaron ampliamente los 40 grados y llegaron a rondar los 50 en algún punto. El golpe fue muy duro para todos, pero hombres y máquinas es-

taban todavía enteros. A pesar de todo, “un infierno”, como la definió Joan Barreda. De haber llegado el pasado año a las mismas alturas este año, el Dakar hubiera sido masacrado.

Así, este año, el duro terreno argentino previo a la jornada de descanso fue sustituido de 2014 por las alturas de Bolivia y sendas etapas maratón. Por tanto, el desafío también ha sido de gran dureza en 2015, aunque con dureza e intensidad programadas de forma diferente. Desde la etapa de San Juan la navegación fue extremadamente complicada, pero el nuevo esquema dejó en

lo deportivo la carrera totalmente abierta en la última semana en todas las categorías. A la hora de cerrar estas líneas, puede que el panorama haya cambiado. Pero tanto en motos como en coches, Barreda y Al Attiyah no superaban en más de diez minutos a sus inmediatos perseguidores, Coma y De Villiers.

En cuatro ruedas, Nani Roma fue increíble protagonista por su desafortunado incidente mecánico. El piloto español se refería invariablemente a la robustez mecánica mostrada por el Mini durante estos últimos años como una de sus bazas principales. Ganador de las tres últimas

ediciones, incluso Stephan Peterhansel reconocía el pasado año su sorpresa porque el coche alemán no sufriera el menor problema mecánico durante las últimas ediciones. Roma nos recordaba que “de los diez Mini que habían participado en el pasado Dakar, habían terminado todos, incluso el de un piloto chino que volcó varias veces”.

Pero a tres kilómetros de la salida, el vehículo de Nani Roma dejó de funcionar. Todo un año de trabajo focalizado en el Dakar terminaba a los pocos minutos de comenzar la prueba. “He vivido una auténtica pesadilla.

Es el peor arranque del Dakar de toda mi carrera y uno de los momentos más duros de mi vida”, reconocía el propio Roma, sin la menor opción para defender su victoria de 2014. El triunfo en al menos una etapa era su principal objetivo para la última semana.

Sin el catalán, Nasser Al Attiyah se convertía automáticamente en el principal favorito para la victoria final. Y cumplía de momento los pronósticos. Salvo la primera etapa –que ganó aunque fue sancionado por exceso de velocidad– comandó la clasificación hasta la jornada de descanso. Con velocidad de

sobra pero dosificando inteligentemente cuando era necesario, el catari ganó tres etapas. Aunque no sin cierta polémica por su comportamiento en pista con Giniel de Villiers en la séptima etapa, cuando adelantó en pista al sudafricano de forma no muy deportiva después de perderse varias veces.

Sin embargo, el piloto sudafricano volvió a confirmar en esta edición la que es su principal habilidad: no es el más rápido entre los hombres de cabeza, pero Giniel de Villiers siempre ofrece un ritmo consistente y sin grandes errores. No logra muchas victorias de etapa –en la pri-

mera semana ninguna– pero desde 2009 ha subido al podio en cuatro de las ediciones, en la primera de ellas con victoria.

Después de la retirada de Volkswagen, De Villiers se lanzó a desarrollar el proyecto del Toyota Hilux, una montura que con el cambio de la reglamentación ha sufrido varias modificaciones este año que la han hecho extraordinariamente competitiva. Con 60 kilos menos y un motor más potente al contar con diferente brida por cambio de reglamentación, ha disfrutado una diferente distribución de peso –ruedas de recambio por debajo del ha-



# JOAN BARREDA CONSERVÓ EL LIDERATO INCLUSO DESPUÉS DE UNA CAÍDA QUE LE ROMPIÓ EL MANILLAR: HIZO 130 KILÓMETROS 'A UNA MANO'



Al cierre de estas páginas Marc Coma se mantenía segundo, pero ya bastante cerca del líder, Joan Barreda.



Gonçalves marcha tercero, todavía a una distancia que le permitiría aprovecharse de errores de los españoles.



Viladoms se mantiene en carrera, a pesar de la extrema dureza de las primeras etapas, que 'cribaron' el pelotón.



Los Kamaz rusos se encaminan hacia la victoria, pues el Dakar entraba en Bolivia y copaban los tres primeros puestos.



▶ Laia Sanz mantiene vivo su objetivo de acabar entre los diez primeros en motos. Su rendimiento excepcional ya no es una sorpresa. En Camiones, Vila se está enfrentando a más problemas de los esperados.



bitáculo— y un centro de gravedad más bajo, que ya en el Rallye de Marruecos sorprendió a De Villiers “por lo cerca que estamos del Mini”. Así también está ocurriendo en el actual Dakar y el sudafricano ha sacado partido de ello.

Así, en cinco de las ocho etapas iniciales, De Villiers no bajó de la tercera posición en las etapas. Al término de la maratón poco más de ocho minutos separaban a Al Attiyah y su rival, por lo que la presión será intensa sobre el catari en esta última semana. Y en dosificarla el piloto sudafricano es un experto. Por la competitividad de sus respectivas monturas las opciones de victoria serán similares para ambos a la hora de cerrar estas líneas. Que tres Toyota Hilux figuraran entre los cinco primeros al término

no de las etapas maratón del fin de semana confirmaban la competitividad de la montura japonesa. Y buena prueba de ello era el resultado parcial logrado por el debutante saudí Alrajhi, quien era tercero, incluso con una victoria de etapa a su favor.

El equipo Peugeot estuvo a la altura de las expectativas en su retorno al Dakar tras veinticinco años, es decir, lejos de cualquier opción de victoria. Casi dos segundos por kilómetro más lento en las pistas tipo rallye, difícil de conducir y con problemas de fiabilidad mecánica, se confirmó que el proyecto del fabricante francés todavía está muy inmaduro para poder luchar por la victoria en el Dakar. Puede ser una máquina extremadamente competitiva en el futuro, pero la presente edición ha con-

firmado lo mucho que deben trabajar Sainz y compañía durante este año.

“No tenemos información suficiente para hacer un Dakar completo sin presión”, declaraba Stephan Peterhansel respecto a la falta de experiencia técnica del 2008DKR, “cada día que pasa, es un día que hemos ganado”. Sin embargo, el fabricante francés no ganó demasiados a su favor con las retiradas de Carlos Sainz, cuando el propio Peterhansel culminaba la semana a casi dos horas del líder. Porque Despres poco puede aportar por su experiencia.

La mecánica castigó a los tres vehículos franceses en diferentes momentos de la primera semana, aunque Peterhansel tuvo un toque contra un árbol en la jornada de San Juan y perdía casi una

hora. En la tercera etapa, sin embargo, el piloto español llegó a colocarse a un minuto del podio, pero al día siguiente los problemas con el turbo hundieron definitivamente a Sainz y Cruz.

Llegaron al campamento de Copiapo a las tres de la madrugada, y con tres horas de sueño partieron a la siguiente. Intentando mantener un ritmo elevado y seguir ganando experiencia con el 2008 DKR, la pareja española terminó dando vueltas de campana al intentar adelantar a un quad a pocos kilómetros de la meta. Fue el tercer abandono por accidente de Sainz desde que llegó al Dakar en 2006. Por su parte, tras varios incidentes mecánicos y de pilotaje, Cyril Despres rodaba en el puesto 42 tras la jornada maratón.

Afortunadamente, en la

categoría de motos la lucha por la victoria era coto privado de Marc Coma y Joan Barreda al cerrar estas líneas. El castellonense encabezaba la clasificación hasta la primera etapa maratón con diez minutos, prácticamente la misma diferencia perdida por el catalán en la segunda y demoledora jornada de San Juan, cuando con la larga etapa y el calor reinante, su goma comenzó a desintegrarse en la parte final de la etapa. Desde entonces, Barreda se dedicó a marcar en corto a Coma, y cada etapa se ganaban o robaban dos minutos según la posición de salida.

Barreda sacrificaba este año su gran velocidad con mayor criterio estratégico y conservador de esa ventaja lograda tan prematuramente. Además, a diferencia de

temporadas anteriores, a su Honda la mecánica le respetaba. Entre ambos se desarrollaba un juego de gato y ratón. Coma buscaba llevar al engaño a su rival en la navegación, muy complicada en este Dakar desde la segunda jornada. Sin éxito, hasta el pasado domingo, cuando Marc Coma recorrió seis minutos al líder de la general de motos. Barreda fue al suelo y hubo de pilotar casi 130 kilómetros de la prueba con una sola mano en el manillar, partido por la mitad. “La caída era para haber terminado allí la carrera”, declaraba entonces Coma, testigo del incidente. Un punto culminante de la prueba de cara a los seis días que restan de carrera.

Si la victoria en la categoría de motos era asunto de los españoles, otra ganadora

moral era Laia Sainz, protagonista de un extraordinario Dakar hasta cerrar estas líneas, pues llegaba a rodar en la decimocuarta posición en la general, dos puestos por encima de su clasificación final el pasado año. Su objetivo de llegar entre los diez primeros seguía abierto si lograba superar en condiciones la segunda parte de la etapa maratón.

En la categoría de camiones, y al cierre de esta primera semana en el rais más duro del mundo, no hubo color o, más bien, fue todo de color azul. Los Kamaz ocupaban las tres primeras posiciones al llegar a Iquique de vuelta de Uyuni, en Bolivia. El Man de Loprais rodaba a veinte minutos, en la cuarta posición, y no parece probable que al fabricante ruso se le escape la victoria

en esta edición, en una categoría casi resuelta a diferencia de la de motos y coches. En los quads también seguía todo abierto tras la primera semana de batalla entre Ignacio Casale, ganador del pasado año, y el polaco Rafal Sonik.

“Siempre se intenta ir día a día en el Dakar, pero este año será importante llegar bien colocado a la etapa maratón”, explicaba Nani Roma antes de la partida, “hay que estar allí, la clave estará en ir y volver (de Bolivia), la primera semana será tensa, y a partir de la etapa de descanso el Dakar va a estar bastante decidido”. Afortunadamente, Roma se equivocó. El menú del Dakar 2015 nos dejaba un buen sabor de boca tras la primera semana. Y a la espera de otro buen segundo plato.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdechoc.motor16.com

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

AUDI Advanced Edition para el A6 allroad quattro

El modelo más campero de la marca alemana... incluye Paquete Técnico (MMI Navegación, retrovisor interior antideslumbrante y exteriores abatibles eléctricamente y Audi Parking System Plus), más Paquete Exterior Aluminio (ópticas,

Desde 46.510 €



barras de techo, molduras de ventanillas...). Todo ello con un precio de 66.410 € para el 272 CV y 73.960 € para el de 320 CV, cifras que se pueden rebajar en 1.900 € con Audi Financial Services, pago aplazado que conlleva cuatro años ó 60.000 km de mantenimiento.

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

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

Main body of the second table containing various car models and their prices/ specifications.

LOS COMERCIALES SUBEN EL 33,3%

La motivación del Plan PIMA Aire ha hecho posible la reactivación de las matriculaciones de vehículos comerciales, un segmento que cerraba 2014 con 113.782 unidades vendidas. La cifra supone un 33,3% más que el año anterior y un volumen que no se alcanzaba desde 2010. Pese a esa reactivación, que ha permitido en diciembre un 37,9% de crecimiento, con 11.676 unidades, aún queda mucho para rejuvenecer el avejenteado parque español de furgonetas.

Bentley

Table listing Bentley car models and their specifications.

BMW

Table listing BMW car models and their specifications.







Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like Bionico, Bionico Nav, Bionico Style, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like DCEED 14 CRD VGT 90cv, DCEED 14 CRD VGT 90cv Maracaná, etc.

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, Renault, and others.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for Opel models like Corsa, Astra, Meriva, Insignia, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for Opel models like Corsa, Astra, Meriva, Insignia, etc.

Peugeot logo and contact information for Peugeot España SA.

Autotodo Opel advertisement featuring the Opel logo and contact information for Opel in Madrid.

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a large list of car models and their specifications.



Porsche

Importador: Porsche Iberica, S.A. Avda de Bugas, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 901 901. \*Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de posventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

Main table of car models and prices for Porsche, organized by model name and price range.

NORTHGATE

VEHÍCULOS PARA EL VALENCIA C.F.

La renovación del acuerdo entre el Valencia y Northgate Renting Flexible permitirá al club de fútbol levantino disfrutar otro año más de cuatro vehículos



de trabajo. Se trata de las dos furgonetas y los dos furgones cedidos por Northgate.

SEAT El segundo más vendido del 2014

León tres puertas, cinco o familiar, el que ha sido el segundo modelo más vendido del año goza hasta que acabe enero de una buena campaña de descuento que permiten, por ejemplo, disfrutar de un SC 1.2 TSI de 110 caballos por 12.900 euros, si se financia la operación y hay un usado de diez años para entregar. El precio resulta aún más interesante por los opcionales que suma al acabado Reference. Si se

prefiere un ST I-TECH con ese mismo motor y aplicadas todas las deducciones el precio está en 13.900 €, que son 14.500 € en el ST con acabado Reference y opcionales incluidos.



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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a large list of 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 detailed specifications for various Renault models like BEETLE, PASSAT, and TOURAN.

AVANCAR

FURGONETAS DE CARGA POR HORAS O DÍAS

La empresa subsidiaria de Zipcar, el líder mundial del carsharing, lanza en Madrid la oferta de furgonetas de carga que ya funciona en Barcelona y ofrece la posibilidad de disponer del vehículo en función de las necesidades, ya sea por horas o por días...

RENAULT El líder del mercado se queda a buen precio

El modelo más vendido de España en 2014 cuenta este mes con 3.000 euros de descuento en carrocería berlina y coupé, que son 2.500 euros si se trata del Coupé Cabrio o el Sport Tourer. Pero ese descuento generalizado, con independencia de motorización y acabado, puede ser mayor y más interesante aprovechando la oferta vigente para pedidos realizados hasta el 31 de enero...



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

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

Main table listing Renault models with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like V40 CROSS COUNTRY, V40 CROSS COUNTRY, and V60.





## BP Y VISA TARJETA DE COLABORACIÓN

Soy cliente habitual de BP, y acabo de enterarme de que han sacado una tarjeta VISA, ¿tengo que cambiarme de banco si quiero solicitarla?

RESPUESTA

Además de ofrecerte grandes ventajas y beneficios, con la nueva VISA BP no hace falta que cambies tu cuenta bancaria, simplemente domicilias la tarjeta en tu cuenta bancaria habitual, sin coste alguno.

## MUELLES DE PLÁSTICO

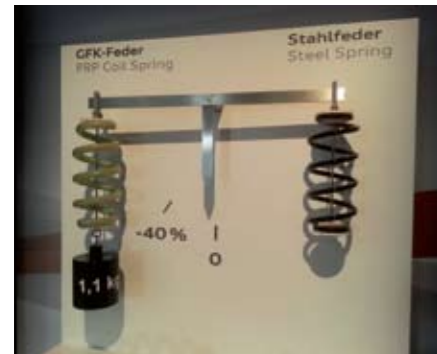
Antonio Mingo

Tengo entendido que Audi está trabajando en el desarrollo de unos muelles de plástico en la suspensión para reducir peso, pero mi duda es saber si serán tan eficaces como los tradicionales de acero, pues no creo que sean tan consistentes a la hora de soportar el peso total del vehículo.

RESPUESTA

Audi lleva varios años desarrollando, junto al fabricante italiano Sogefi, unos muelles de polímeros reforzados con fibra de vidrio para la suspensión y ha sido el primer fabricante en incorporarlos a un vehículo de producción en serie.

En un principio se pensó en el R8 e-tron, pero el proyecto eléctrico se quedó en el camino. Sin embargo, y como 'experiencia piloto', el fabricante alemán sí que ha incorporado este tipo



CARTA DE LA SEMANA

## ¿DÓNDE CONSIGO UN MANUAL DE INSTRUCCIONES?

Ricardo Viña

Soy un lector que le gusta la mecánica y conocer lo más posible las tareas de mantenimiento y reparación. Tengo un Renault Mégane Sport Tourer Dynamique dCi 130 caballos de octubre de 2009. Quisiera adquirir un manual de taller o revista técnica que trate sobre este coche. ¿Podrían decirme de alguna editorial que lo haya publicado o como conseguirlo? Muchas gracias y les animo a seguir en esa línea.

RESPUESTA

Querido Ricardo gracias por tu apoyo, en primer lugar. Nos gustaría poder ayudarte con más precisión pero nos hemos puesto en contacto con Renault y nos han comentado que la adquisición de un manual de instrucciones no parece tarea fácil. Nos han aconsejado que lo mejor es que acudas a un servicio oficial y preguntes allí porque quizás tengan alguno en propiedad o, en el peor de los casos, puedes hacer una copia de alguno que tengan en un vehículo de la gama Mégane similar al tuyo.

Es casi imposible que una editorial o imprenta tenga ejemplares en propiedad, ya que cuando

llega el caso Renault encarga un número de manuales determinado que luego distribuye en los vehículos vendidos.

Por este motivo, y porque resulta más fácil de leer y de comprender, ya hay marcas 'premium' que incluyen el manual de uso del vehículo dentro del sistema de información, donde se puede consultar en la pantalla central con todo detalle. Y no se pierde nunca. Si se desconfigura se vuelve a cargar y punto.

No estaría de más, también, que preguntes en algún desgüace, por si acaso. Suerte y si necesitas algún dato en concreto estaremos encantados de poder ayudarte.

de muelles en el nuevo A6 Avant 2.0 TDI ultra 190 caballos. El resultado es un ahorro de peso del 40 por ciento, ya que cada muelle tan sólo pesa 1,1 kilos.

El beneficio no es sólo de peso, ya que también son más resistentes a la corrosión o a los

impactos de chinas de la carretera. Nosotros probamos esta variante del A6 en su día y te aseguramos que no encontramos ninguna diferencia en su efectividad o confort, así que en este sentido puedes estar tranquilo. Y además son más duraderos que los de acero.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### 'GUERRA' DE CABALLOS ENTRE LOS SUV

Pedro Luis Sánchez

Pues mucho nos tememos que no es así. El nuevo Range Rover Sport SVR arroja una potencia de 550 caballos, convirtiéndose en el Land Rover más potente de la historia de los modelos llevados a producción. Otra cosa es que sea el más potente de su segmento. Digamos que lo puede ser unas semanas, porque en abril BMW tiene previsto lanzar su nuevo X5 M, que eroga nada

menos que 575 CV. Y la Clase M de Mercedes comercializa la variante 63 AMG que en su carta de opciones dispone del Paquete AMG Performance que eleva la potencia desde los 525 caballos hasta los 557. Como ves el SVR es un 'avión' pero no bate récords en cuanto a potencia.

### SKODA SCOUT DIÉSEL MÁS MODESTO

Antonio Cañas

No nos extraña nada tu interés por el Skoda Scout, un modelo

sumamente versátil en asfalto y fuera de él, y con una amplitud y un maletero sobresalientes. Es cierto que la oferta diésel actual se limita a dos variantes 2.0 TDI con 150 y 184 caballos, respectivamente. Como bien dices quizás tengas caballos de sobra, pero lo que te han comentado es cierto, ya que este modelo también dispondrá en abril de una variante de acceso 1.6 TDI de 110 caballos, asociada a una caja manual y con tracción total, que será más económica.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### SOY EL PRESIDENTE DE UN COTO DE CAZA. ¿QUISIERA SABER CÓMO NOS PUEDE AFECTAR LA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL?

La reforma de la Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el pasado 9 de mayo, ha modificado el tratamiento que, hasta la fecha, se estaba dando al atropello de especies cinegéticas. A partir de esta reforma la responsabilidad que pudiera surgir por el atropello de un animal cinegético recae en el propio conductor del vehículo. Eso sí, sin que a dicho conductor se le pueda reclamar el valor del animal atropellado.

Tan sólo cuando el atropello sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor, llevada a cabo el mismo día o que haya concluido 12 horas antes del citado atropello, el responsable será el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno.

Del mismo modo, la reforma de la ley también establece una responsabilidad del titular de la vía cuando el atropello del animal se deba a la falta de reparación del vallado o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los citados animales.

## BUENA PREGUNTA

### DEPENDE DE LA MASA MÁXIMA AUTORIZADA

Tengo un negocio y para transportar cosas utilizo un pequeño remolque. ¿Debe estar matriculado y asegurado?

RESPUESTA

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 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 en el remolque ligero (menos de 750 kilos) no es necesario, aunque 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 deberá constar que lleva instalado un sistema de acoplamiento compatible con el del remolque.



## PROHÍBE TANTO LA PARADA COMO EL ESTACIONAMIENTO

¿Qué interpretación se debe dar a una señal vertical, circular, cruzada con un aspa? ¿Y si tiene un texto debajo que indica unas fechas?

RESPUESTA

En primer lugar se debe señalar que la señal circular con el borde rojo, sobre fondo azul y con un aspa de color rojo en su interior es la denominada R-307 que prohíbe la parada y el estacionamiento; por tanto, se suele colocar en vías donde no sólo el estacionamiento queda prohibido por algún motivo, sino que también se prohíbe, por la misma razón, la simple parada, ya que cualquiera de ambas acciones dificultaría el uso de la vía por otros usuarios.

Si debajo de la señal circular hay un panel rectangular que especifica unas determinadas fechas, lo que se estará prohibiendo es tanto la parada como el estacionamiento en esas determinadas fechas.

Son señales que se suelen usar para limitar el estacionamiento o la parada en vías como consecuencia

de actos públicos que se van a desarrollar en ese lugar, como por ejemplo, procesiones, mercadillos o acontecimientos deportivos.

## ACUDIR AL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS

Voy a comprar una motocicleta y no me hacen el seguro en ninguna entidad. ¿Qué hago?

RESPUESTA

Entre las funciones atribuidas legalmente al Consorcio de Compensación de Seguros por su Estatuto Legal se encuentra la de poder contratar directamente con el mismo la cobertura de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de vehículos a motor particulares, en aquellos casos en los que la solicitud de aseguramiento no haya sido aceptada o haya sido rechazada por dos entidades aseguradoras.

Se requiere para ello probar ante el consorcio, documentalmente, que el riesgo ha sido rechazado o no aceptado, por lo que será preciso solicitar a las dos entidades aseguradoras por escrito su negativa.

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



## CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO  
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECCIONES  
15%  
MOTOR 16



DIVERSIÓN EN CAMPO 4 ALTERNATIVAS PARA SALIR DEL ASFALTO



propulsado por un V 12 de 3.498 c.c. capaz de 550 CV en versión sobrealimentada, disponiendo de un inédito chasis de aluminio. Este nuevo Bugatti se fabricaría en una factoría de 32.000 metros cuadrados que se iba a edificar en un solar de 76.000, de donde podrían salir al menos 150 unidades anuales del resucitado Bugatti, entonces llamado 035, que se pretendía superior al Ferrari F 40 o al Porsche 959.

Para terminar el cupo de noticias, cabe recordar una muy desagradable, y es que la cifra de muertos en España por causa de accidentes de tráfico se elevaba a 8.252; por fortuna, y gracias a todos, especialmente a los grandes avances en seguridad que ha experimentado el automóvil, hoy esta cifra se ha dividido por 7, a pesar de que el parque de vehículos se duplicó.

La prueba comparativa se refería al nuevo Alfa Romeo 33 Boxer 16V y al Volkswagen Golf GTI 16V. Esta prueba había sido realizada en Alemania por no haberse comercializado aquí todavía el Alfa, que pretendía ser alternativa al compacto deportivo por excelencia que era el Golf GTI. El 33 16V con sus 132 CV hacía frente a los 129 del GTI 16V, pero sus pérdidas de motricidad, sus pedales desplazados y su altura interior justa contrarrestaban la brillantez del motor boxer, su equipo completo y su estética deportiva. El referente, el Volkswagen, ofrecía una excelente dirección, una buena habitabilidad y un comportamiento muy adecuado, a lo que debía de oponer un interior sobrio, unas opciones caras y su potencia medida a pocas vueltas.

Otra prueba comparati-

Nº 325

13 ENERO 1990

La portada



El prototipo de un nuevo Bugatti era el principal protagonista de nuestra portada. En ella también había espacio para el futuro Ford Escort, la comparativa entre Alfa 33 y VW Golf y un Dakar con protagonismo de los españoles.

va se ocupaba de dos 'todo uso', del Renault Express GTL break de 60 CV, derivado del R-5, y del Citroën C 15 Club de 70 CV, derivado del Visa. El Express destacaba por su capacidad de carga, por su manejo y por sus consumos recortados (9,85 litros cada 100 km a 120 km/h) y no tanto debido a su quinta velocidad muy larga, a los eventuales bloqueos de sus ruedas delanteras o a su ruido (75,1 db a 120 km/h). La popular C 15 tenía su fuerte en su buen comportamiento y, en su capacidad de carga así como en la facultad de ajustar sus faros desde el interior, pero sus debilidades venían dadas por sus escasos frenos, su falta de termómetro de agua y su incómoda accesibilidad a los asientos traseros.

# Alfa 33 frente a VW Golf GTI

Alfa estrenaba un nuevo modelo compacto dispuesto a popularizar la deportividad de una marca legendaria. Y nada mejor para medir las posibilidades del 33 que enfrentarlo al icónico VW Golf GTI. Una comparativa hecha antes de que el modelo italiano se vendiera aquí.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

La creciente participación del grupo español Irizar en la fabricación del TT más desmesurado de aquellos días, el Lamborghini LM 002d 455 CV de potencia era noticia.

Lo era también un dos volúmenes que adoptaba estructura de berlina clásica, el coche del año 1986, el Ford Scorpio, como lo era que una berlina clásica de tres volúmenes se ofreciera en forma

fastback, lo que era el caso del nuevo Rover 820 SI de 5 puertas.

Aun había más noticias, como la llegada a nuestro mercado de los Peugeot 405 Mi 16 x 4 en versión 4x4 y, en Italia, el empeño de Paolo Stanzani al intentar la resurrección de un mito, el de la marca Bugatti, lo que se pretendía con un prototipo diseñado por Gandini,

Lee este número en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)



# ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

¡ADELÁNTATE!

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO **15,90 €**

Síguenos en:

[WWW.FAUNIA.ES](http://WWW.FAUNIA.ES)

# SENSACIONES APROBADAS POR NOVAK DJOKOVIC



## PEUGEOT 208 con MOTORES GASOLINA PureTech

### NAVEGADOR

PANTALLA TÁCTIL  
BLUETOOTH AUDIO STREAMING  
REGULADOR/LIMITADOR DE VELOCIDAD  
CLIMATIZACIÓN MANUAL  
LLANTAS DE ALEACIÓN  
FAROS ANTINEBLA  
TOMA USB

POR

**9.800€\***

PLAN PIVE INCLUIDO



PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 km): desde 3.4 hasta 5.8. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 87 hasta 135.

\*PVP recomendado de 9.800€ para un 208 3p Active 1.0 PureTech 68cv / 50 kW (impuestos, transporte, descuentos y Plan Pive-6) con navegación, llantas de aleación 15" y faros antiniebla para particulares en Pens. Y Bals. que financien con Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. PVP recomendado para los clientes que no financien: 208 3p Active 1.0 PureTech 68cv / 50 kW por 11.000€ y del modelo visualizado (208 3p ALLURE 1.6 VTI 120 CV / 88kW con Navegación y pintura metalizada: 14.400€. Oferta no acumulable y válida hasta 31-01-2015. Consulte condiciones en su concesionario. Plan PIVE-6 en gama 208, excepto GTi, sujeto a condiciones y fondos de dicho Plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT