

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

RALLY DAKAR: MARC COMA Y AL-ATTIYAH GANAN; LAIA SANZ HACE HISTORIA



Novedades:
Seat León ST Cupra,
Skoda Fabia Combi



Nº 1.626
Del 20 al 26 de enero
de 2015

LO MÁS ESPECTACULAR DEL SALON DE DETROIT

Vuelve el optimismo

Ford GT



Audi Q7



Alfa 4C Spider



Acura/Honda NSX



Hyundai SantaCruz

Comparativa SUV frente a Utilitario

Peugeot 2008-208 El precio inclina la balanza



Peugeot 308 1.2 Pure Tech
Sube potencia y rebaja consumo con 50.000 km

Bajo la lupa



KUMHO TYRE 

I YOU

Recorrer los caminos que se abren al horizonte, explorar las posibilidades detrás de cada curva, vivir las emociones de la ruta... Kumho te acompaña siempre para que disfrutes tus mejores momentos con la seguridad de que llegarás a tu destino por lejano que esté.

Kumho te ofrece una avanzada gama de neumáticos desarrollada con prestaciones adaptadas a tu vida.

MOVE YOUR **EMOTIONS**

 kumhotyre.es    KumhoTyre ES



entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Con la crisis en el retrovisor

El mercado de las motocicletas parece que deja atrás los años de crisis y entra en el periodo de recuperación. Este 2015 será clave en esta tendencia.

Por fin existen tres buenas razones para creer que el mercado de la moto ha cambiado definitivamente de tendencia. La primera y fundamental es que las matriculaciones de motocicletas y ciclomotores en nuestro país han tenido un incremento del 17 por ciento respecto a los datos de 2013, lo que supone 125.084 unidades vendidas y romper una racha negativa de siete años. En este sentido, conviene no olvidar que en 2007 se vendían 395.653 vehículos de dos ruedas y desde entonces y de forma progresiva se han perdido el 73 por ciento de las ventas. La segunda buena noticia la proporciona una patronal del sector, Anesdor, muy motivada, que estima que ha llegado el tiempo de la recuperación. De hecho, según sus cálculos, para que el sector sea sostenible es necesario llegar a las 250.000 matriculaciones. Por eso consideran que para conseguir esta cifra, el crecimiento del mercado debe estar en torno al 15 por ciento durante cinco años consecutivos o el 10 por ciento en siete años seguidos. La tercera cuestión y no menos significativa es contar con un factor de oportunidad que comienza en una coyuntura económica en la que el acceso a la financiación es más factible y continuar con una situación climatológica benigna en la que optar por la moto como fórmula de movilidad resulta más ágil y menos contaminante para las ciudades.

Una realidad que antes o después obligará a las CC.AA y ayuntamientos a tomar medidas para mejorar la calidad del aire. Sumen a esto que la antigüedad media de los vehículos de dos ruedas está por encima de los 14 años y tendremos como resultado un horizonte que no pinta nada mal. Algo que podría ser mucho mejor si la motocicleta en España no sufriera la mayor carga fiscal de toda la Unión Europea. Según Anesdor, este tipo de vehículo puede superar el 40 por ciento de su coste en impuestos. Por lo demás y como demostración de que estamos en la recta de la recuperación del sector, se presenta un año cargado de noticias y nuevos modelos. Sirva como ejemplo de un tiempo nuevo el resurgir de una marca legendaria como Bultaco y su primer modelo, impulsado por electricidad, que estará a la venta este mismo año.

visto en internet

ASÍ SE APARCA

A mucha gente se le 'atraganta' el aparcar, una de las maniobras que siempre crea mayor ansiedad y frustración. Y para ellos, las marcas de coches están desarrollando sistemas de aparcamiento más avanzados e intuitivos, pensados precisamente para que esos conductores no tengan que sufrir la 'tortura' de aparcar. Pero sin embargo, hay otros que disfrutan complicando esta maniobra al máximo. Hace unas semanas, a principios del mes de diciembre el piloto chino Han Yue batía el Record Guinness de aparcamiento en línea al dejar sólo 8 centímetros de separación entre su coche y los coches que le rodeaban. Y hace unos pocos días ese récord ha vuelto a ser batido por el británico Alastair Moffat que ha rebajado medio centímetro esa diferencia.

Lo que a unos les agobia, a otros les estimula.



Si quieres ver el vídeo de Alastair Moffat entra en...
www.m16.in/v365

Si quieres ver el vídeo de Han Yue entra en...
www.m16.in/v299

no te lo pierdas

50.000 Y TAN FRESCO

Con el inicio del verano, allá por el mes de julio, empezamos un recorrido con el Peugeot 308 que nos ha llevado a completar, con el fin del año 2014, 50.000 kilómetros con el Coche del Año en Europa del pasado año.

Queríamos comprobar la solidez y la calidad de un modelo con el que Peugeot quería plantar cara en calidad a los compactos de mayor y mejor reputación del mercado. Y también queríamos valorar las virtudes de una de las señas de identidad de la gama 308, el motor tricilíndrico con tecnología PureTech. En concreto, el Peugeot 308 con el que hemos recorrido esos 50.000 kilómetros en seis meses contaba con la variante de 130 caballos, que destaca por unas prestaciones y una suavidad de marcha encomiables. Un motor y un coche que ha demostrado cualidades para ser referencia entre los modelos compactos.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUE PASA

6 SALÓN DE DETROIT

Hora de sonreír
El Salón de Detroit ha vuelto a teñir de moderado optimismo un sector y una ciudad que han sufrido de forma violenta la crisis. La apuesta

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

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/ Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

GDE

ARI

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.

de marcas europeas, asiáticas y americanas han conformado un salón con grandes novedades.

7 **AUDI Q7**
El primer SUV plug-in

Una de las atracciones ha sido la nueva generación del SUV alemán, primer modelo de este tipo con versión híbrida enchufable.

8 **FORD GT**
EcoBoost a la máxima potencia

Para celebrar el 50 aniversario de la victoria del Ford GT40 en Le Mans, la marca del óvalo crea un modelo que tendrá el EcoBoost más potente: más de 600 caballos.

10 **ACURA/HONDANSX**
Vuelve el 'Ferrari' japonés

El NSX, vuelve y lo hace cargado de tecnología. El nuevo tendrá un motor de combustión y tres eléctricos y sumará unos 700 caballos.

12 **PICK-UP**
Poderío USA

La bajada del precio del combustible vuelve a poner de moda los pick-up. Las marcas americanas han mostrado tremendos modelos.

14 **VW CROSSCOUPE GT**
Visión de futuro

Volkswagen mostraba un concept que anuncia un futuro



CUATRO RUEDAS
32 **SEAT LEON ST CUPRA**

Para familias marchosas

Seat acaba de estrenar su León ST Cupra, que se convierte en el familiar más excitante jamás fabricado por la firma española. No pierde un ápice de funcionalidad, pero gana un motor 2.0 TSI con hasta 280 caballos de potencia que hará palpar el corazón de toda tu familia.



30 **SKODA FABIA COMBI**

Elegante y capaz
La tercera generación del Fabia Combi lo borda. Es más atractivo físicamente, cuenta con una gama de motores más eficiente, se rodea



todocamino, para el mercado americano que podría contar con una variante de siete plazas.

15 **CHEVROLET VOLT**
Más utilizable

La segunda generación del Volt mejora ciertos aspectos que lo hacen más utilizable.

CUATRO RUEDAS
24 **PEUGEOT 308 A LOS 50.000 KM**

Como el primer día...
...O mejor, porque tras recorrer 50.000 kilómetros con el Coche del Año en Europa 2014, el compacto francés ha mostrado un excelente rendimiento, una gran suavidad de marcha y una excelente eficiencia. Sólo un dato, a los 50.000 km el 308 crece en potencia y disminuye su consumo.

CUATRO RUEDAS

16 **PEUGEOT 208 FRENTE A PEUGEOT 2008**

¿SUV o utilitario?

Peugeot propone, a partir del 208, un 2008 de marcada filosofía SUV. Con el resolutivo motor diésel de 92 caballos ambos corren y gastan casi lo mismo, y en el habitáculo apenas existen diferencias de diseño o amplitud; pero el mayor maletero del 2008 o su sistema Grip Control le convierten en duro rival para el 208, de precio más ajustado y comportamiento particularmente ágil.



de una tecnología más avanzada y el maletero, con 530 litros, es una 'cueva'.

su quinto título del Dakar lo ha demostrado. Y también Laia Sanz, que logra un noveno puesto histórico en la general. Al Attiyah logró la victoria en la categoría de coches.

DE CARRERAS

38 **ATODOGAS**
Últimas noticias del deporte del motor

40 **RALLY DAKAR**

Las motos hacen historia
España sigue dominando toda competición donde se circule sobre dos ruedas. Marc Coma, con

SABER COMPRAR Y VENDER

44 Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66 **EL RETROVISOR**

Motor16 hace 25 años

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	16
Cuatro ruedas	24
La semana	32
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

ALFA ROMEO	8
CHEVROLET	15
BMW	8
BUICK	8
CADILLAC	9
DODGE	9
FORD	8, 10, 13
GMC	12
HONDA	10
HYUNDAI	12
INFINITI	11
JEEP	11
KIA	11
LEXUS	12
LINCOLN	12
MAZDA	12
MERCEDES	13
MINI	14
NISSAN	12
PEUGEOT	16, 24
PORSCHE	14
SEAT	32
TOYOTA	12, 15
VOLKSWAGEN	14
VOLVO	15

Hora de sonreír

Detroit ha salido de la crisis... O está camino de ello. Un salón que había perdido todo el protagonismo, lo mismo que la ciudad, vuelve a respirar un contenido optimismo. No se lanzan las campanas al vuelo en la ciudad, pero lo que está claro es que la dura recesión que ha vivido desde los años 50 parece estar tocando a su fin. Eso se nota en los proyectos urbanísticos de reconstrucción de determinadas áreas de la ciudad, en el proyecto de impulsar empresas de tecnología que compitan con Silicon Valley y también, por supuesto, en el sector del automóvil, que ha sido la gran bandera de la ciudad del Estado de Michigan. Y el sector del automóvil vuelve a apostar con fuerza por el North American Motor Show. Allí los fabricantes americanos han compartido protagonismo con marcas europeas y asiáticas; como si, 'todos a

una', quisieran demostrar que Detroit no ha dejado de ser importante para ellos. Entre los europeos, gran protagonismo del Grupo Volkswagen –con el Audi Q7 y el Volkswagen Cross Coupé GTE como abanderados–, que ha sentado las bases de su estrategia de crecimiento en Estados Unidos. Los asiáticos han mostrado coches tecnológicamente a la última –el Acura/Honda NSX ha sido la gran estrella– y los americanos han vuelto a mostrar que a la hora de hacer coches de aspecto tremendo no hay quien les haga sombra: Ford GT o cualquiera de los 'trucks' presentados son un buen ejemplo. Pero hubo mucho más; muchos más coches que volvieron a despertar la ilusión entre los visitantes de un salón que hacía mucho tiempo necesitaba buenas noticias y ahora, por fin, parece que las empieza a recibir.

P. Martín, A. Mas, J. Montoya | motor16@motor16.com

Si quieres saber más del Salón de Detroit entra en... www.m16.in/823



Si quieres saber más del Audi Q7 entra en... www.m16.in/738

Audi Q7 e-tron quattro

▲ La dirección a las cuatro ruedas es una opción del nuevo Q7. A baja velocidad las ruedas traseras adoptan un ángulo de giro contrario al de las delanteras.

▲ 1.- Motor 3.0 TDI. 2.- Cambio automático de 8 marchas. 3.- Punto de recarga. 4.- Batería de alto voltaje. 5.- Centralita. 6.- Motor eléctrico

cial comprende un gasolina de 333 caballos y un diésel de 272. Más adelante llegará un 3.0 TDI de 218 caballos. Los consumos se han reducido y Audi ha homologado cifras que oscilan, al margen de la

Audi Q7 El primer híbrido enchufable diésel con tracción total

Según el ciclo NEDC (New European Driving Cycle), el nuevo Audi Q7 e-tron gasta tan sólo 1,7 l/100 km. Y es que esa variante del nuevo todocamino grande de Audi se convierte en el primer híbrido enchufable diésel de tracción total del mundo. El Q7 e-tron quattro que llegará a finales de 2015, contará con un motor principal 3.0 TDI de 258 caballos que se verá apoyado por otro eléctrico con 94 kW, integrado en la transmisión Tiptronic

de 8 marchas. En total la potencia disponible será de 373 caballos y el coche podrá circular 56 kilómetros en eléctrico. El nuevo Q7 es 37 milímetros más corto en respuesta a todas las críticas sobre su tamaño y corpulencia, y es hasta 325 kilos más ligero para acallar a todos los que criticaban su excesivo peso. Solucionados dos de los problemas más importantes del todocamino alemán, el Q7 ha

rematado la faena con un interior más holgado, mejor aerodinámica, un consumo reducido un 26 por ciento, una tracción total Quattro evolucionada o un mejor acceso a la tercera fila de asientos. Incluso el maletero aumenta aunque vayan 7 ocupantes hasta los 295 litros, y cubica 770 si abatimos la tercera fila. A nivel tecnológico, el nuevo Q7 ofrecerá la opción de la dirección a las 4 ruedas, y la gama de motores ini-

▼ El interior del nuevo Q7 ha aumentado de tamaño. Y su nuevo sistema de infoentretenimiento MMI admite numerosas ordenes vocales.



▼ El nuevo Q7 pesa hasta 325 kilos menos que su antecesor. Y es que el 41 por ciento de la estructura principal es de aluminio. El centro de gravedad es 50 mm más bajo.



▲ El dispositivo neumático Air Suspension permite regular la altura.

versión híbrida, entre los 5,7 l/100 km del Q7 3.0 TDI de 272 caballos y 5 plazas y los 7,9 l/100 km del Q7 3.0 TFSI de 333 caballos de 7 plazas.

Ford GT

De fibra de carbono y con más de 600 caballos EcoBoost

Hasta 2020, Ford tiene previsto lanzar 12 nuevos vehículos de altas prestaciones entre los que se encuentran el Focus RS, el F-150 Raptor, el Shelby GT350, el GT350R y este imponente GT dentro de un renovado y espectacular catálogo Ford Performance. El nuevo GT se comen-

zará a fabricar a finales de 2016 y se convertirá de forma inmediata en el modelo más extremo de la oferta de la marca del óvalo. Y es que el nuevo supercoche cuenta con tracción trasera, motor central EcoBoost V6 biturbo de 3,5 litros de cilindrada y más de 600 caballos de potencia, un habitáculo y un subchasis de fibra de carbono y unas de las mejores relaciones peso/potencia de todos los coches fabricados en serie.

El GT cuenta con

una configuración de inyección directa dual de combustible para mejorar la respuesta del motor, además de empujadores de válvulas de baja fricción. El EcoBoost V6 biturbo contará con una transmisión de doble embrague de siete velocidades que permite cambios de marcha casi instantáneos, y a pesar de que cada superficie del GT ha sido diseñada para dirigir el flujo de aire, también

cuenta con componentes aerodinámicos activos para mejorar el frenado, la dirección y la estabilidad. En este sentido, se ha incluido un spoiler trasero



◀◀Diseño imponente para un superdeportivo que podría llegar a los concesionarios a finales de 2016. Y no es un concept, así será el definitivo.

activo para controlar la velocidad bajo las órdenes del conductor, que ajusta su altura y ángulo de inclinación dependiendo de las condiciones. Como vamos viendo, todas y cada una de las características del GT se encaminan a competir en la primera división del segmento de los supercoches. A nivel técnico destaca el chasis de úl-

▶La aerodinámica marca el diseño del Ford GT. El alerón trasero se puede regular a placer.



◀El interior del GT destaca por su cuadro de instrumentos configurable y su diseño estilizado.



▼En el entorno de un Salón en el que han destacado las buenas noticias y el optimismo, el Ford GT ha sido la sensación y el estreno más comentado de todos.



tima generación con brazos transversales y altura ajustable, los neumáticos Michelin Pilot Super Sport Cup 2 diseñados de forma específica para el GT, los discos de freno cerámicos, el volante estilo F-1, un panel de instrumentos totalmente digital y configurable, unas puertas de ala de gaviota muy espectaculares y unos asientos integrados directamente en el habitáculo de fibra

de carbono. Tomando como base la arquitectura de motor que se ha utilizado en competición en el prototipo de competición de resistencia IMSA Daytona de Ford, la nueva generación del EcoBoost V6 biturbo 3.5 litros incorpora una amplia banda de potencia con impresionantes características de par. Y se esperan más de 600 caballos con unos consumos nada descabellados.



Si quieres saber más del Ford GT entra en... www.m16.in/824



ALFA 4C SPIDER

El Alfa 4C Spider llegará a los concesionarios en verano. Destaca su marco de parabrisas en fibra de carbono, sus 22 kilos extra por los refuerzos que ha tenido que recibir la carrocería, que afortunadamente no ha perdido ni uno solo de sus 105 litros de maletero, y por sus 3 sistema de escape disponibles.



BMW SERIE 2 CABRIO M PERFORMANCE

De 190 a 204 caballos, eso es lo que gana el BMW Serie 2 Cabrio M Performance respecto a la versión 'normal' 220d y sin que se incrementen los consumos. Estéticamente, el nuevo cabrio alemán ofrece nuevos faldones, frontal, retrovisores acabados en carbono... Todo un fuera de serie.



BUICK CASCADA

Su capota de lona se puede abrir o cerrar en 17 segundos a una velocidad de hasta 50 km/h. Y su motor 1.6 Turbo Ecotec rinde 200 caballos de potencia y se asocia a un cambio automático de 6 velocidades. Es el primer Buick descapotable en 25 años y está realizado sobre la base del Opel Cabrio.



BUICK AVENIR CONCEPT

El Avenir, avanza el diseño de los futuros modelos de la marca Buick, una visión de lujo de la americana GM. Cuenta con tecnología avanzada en forma de motor V6 con desconexión de cilindros, faros LED, suspensión regulable, tracción total y cambio automático de 9 marchas.



CADILLAC CTS-V

La nueva generación del Cadillac CTS-V haría palidecer a más de un deportivo alemán. Y es que su motor 6.2 V8 Supercharged proporciona nada menos que 640 caballos. El nuevo CTS-V de tracción trasera lleva asientos Recaro, suspensión magnética, 4 modos de conducción... da miedo.



DODGE CHARGER SRT HELLCAT

Es el sedán más rápido y potente del mundo. Y es que el Dodge Charger SRT Hellcat se mueve con un V8 de 6,2 litros de cilindrada y 707 caballos de potencia que le permiten alcanzar los 326 km/h. El Charger SRT viene con dos juegos de llaves, con el negro 'sólo' tienes 500 caballos. Con el rojo, los 707.



Si quieres saber más del Acura/Honda NSX entra en... www.m16.in/825

motor y la caja de cambios para mejorar el rendimiento en la aceleración, frenado o cambio de marcha. Aunque aún no hay cifra total de potencia, podría rondar los 700 caballos, lo que pondría al

Acura/Honda NSX Vuelve el 'Ferrari' japonés

Hace 25 Honda sorprendió al mundo del automóvil con el primer NSX, un superdeportivo revolucionario que fue considerado como el 'Ferrari japonés'. Construcción en aluminio, motor central y tracción trasera junto a otras 'delicatsen' convirtieron rápidamente al NSX en una leyenda del automovilismo.

Una leyenda cuyo primer capítulo se cerró en 2005 y a partir de ese momento se empezó a especular sobre cuándo llegaría su sucesor. Y ese día ya ha llegado. Ocurrió en Detroit, tres años después de la presentación del concept definitivo, Acura mostraba el segundo capítulo de un superdeportivo que

llegará al mercado europeo como Honda antes de que acabe el año. Y como no podía ser menos, para mantener la tradición, el nuevo NSX será un auténtico escaparate tecnológico de lo que la marca japonesa es capaz de hacer. Fabricado en materiales como aluminio o fibra de carbono,

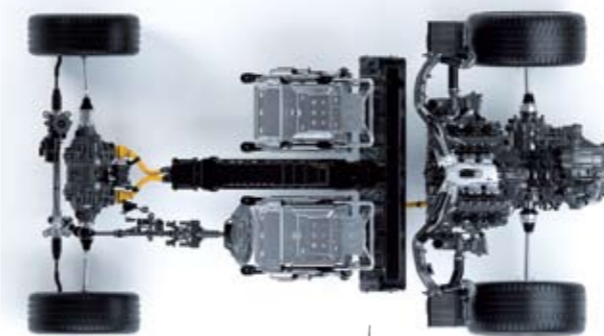
el deportivo apuesta por la tecnología híbrida como sistema de propulsión. Pero no cualquier sistema híbrido. Contará con cuatro motores, uno de ellos de combustión y tres eléctricos. El primero es un V6 biturbo que está gestionado por una caja de cambios automática de 9 velocidades y proporciona 550 caballos de potencia que son enviados a las ruedas traseras. En cuanto a los tres motores eléctricos, dos de ellos están destinados a las ruedas delanteras –cuando entren en funcionamiento el NSX se comportará como un tracción total– y el tercero hará de 'puente' entre el



▲▲El motor de combustión, situado en posición trasera, se ve a través de una tapa transparente



◀El interior mezcla deportividad y acabado de lujo. El cuadro ofrece toda la información en una pantalla TFT dinámica.



▲Un motor V6 de 550 caballos, con cambio de 9 velocidades y tres motores eléctricos. La potencia total podría rondar los 700 caballos.



▲El nuevo NSX cuenta con tecnología LED de iluminación en un frontal con mucha personalidad.

NSX al nivel del LaFerrari o el Porsche 918 Spyder. Y como es norma en este tipo de vehículos, la aerodinámica ha sido 'pulida' al máximo, para mejorar la carga dinámica y la estabilidad.

Otro aspecto que era leyenda en el primer NSX, su facilidad de conducción, aquí también se toma como referencia. El nuevo NSX ha sido diseñado 'de

dentro afuera', pensando en el conductor. Así, ofrece una gran visibilidad y toda la información relevante sobre el funcionamiento del coche en una pantalla TFT dinámica.

Si el primer NSX se convirtió en leyenda y fue el 'coche de calle' de Ayrton Senna, éste, que llegará al mercado a final de año, podría seguir el mismo camino, con Fernando Alonso a los mandos.

Honda FC-V Un coche de hidrógeno con casi 500 kilómetros de autonomía

Si quieres saber más del Honda FC-V entra en... www.m16.in/648

El hidrógeno sigue siendo uno de los pilares de la innovación de Honda. La primera marca que comercializó en Estados Unidos un coche de pila de combustible traía a Detroit al sucesor del FCX Clarity. El FC-V llegará al mercado japonés en marzo de 2016 y después a EE.UU. y Europa.

Su sorprendente línea estética permite que ofrezca un habitáculo –de aspecto futurista– con capacidad para cinco

ocupantes. Pero lo más llamativo está, sin duda, en el apartado técnico, con una pila de combustible que es un 33 por ciento más pequeña y que ofrece un 60 por ciento más de densidad que las del FCX Clarity. Con estas ca-

racterísticas, el FCV tendrá una autonomía estimada de unos 482 kilómetros y las recargas del sistema se podrán realizar en sólo 3 minutos a una presión de 70 MPa. Y además, podrá generar energía para utilizar fuera del coche.



◀◀Tras comercializar modelos de pila de combustible en Japón y Estados Unidos, Honda traerá a Europa el FCV. Su habitáculo está pensado para cinco ocupantes.



FORD SHELBY MUSTANG GT350R

La carrocería del Mustang se vestía de hiperdeportivo gracias a Shelby. Pero este GT350R no es sólo fachada. Cuenta con un V8 de más de 500 caballos y un par de 542 Nm. Y para mostrar sus intenciones, se ha trabajado chasis, amortiguación, muelles... Y se ha prescindido de los asientos traseros



HYUNDAI SONATA PLUG IN HYBRID

El Sonata estrenaba dos variantes en Detroit, y ésta, con tecnología híbrida enchufable es la más eficiente. Su motor le permite recorrer hasta 35 kilómetros en eléctrico y ofrecer un consumo total de 2,5 l/100 km. Cuenta con un motor de gasolina de 154 caballos y cambio de seis marchas. Y su tecnología podría utilizarse otros modelos, como el i40.



HYUNDAI SONATA BLUE HYBRID

La variante simplemente híbrida del Sonata ofrece 156 caballos en su motor de combustión y 51 en el eléctrico. Con ello consigue un consumo medio de 5,5 l/100 km, que mejora un 1,4 por ciento las cifras del anterior. Similares características que la versión de gasolina para un coche que llegará este año, aunque no a Europa.



INFINITI Q60

Sin duda, uno de los coches más bellos del salón este Q60 Concept de 4,69 metros de longitud que sustituirá al actual. Para moverlo, la firma de lujo de Nissan ha dispuesto un 3.0 V6 con doble turbo, que formará parte de una nueva línea de propulsores más ligeros, potentes y eficientes.



JEEP RENEGADE MOPAR

Mopar, la división de accesorios y personalización de FCA, mostraba su trabajo sobre el más moderno de los Jeep, el Renegade, un trabajo para cada una de las variantes –Urban (en la foto) y Off-Road– que salpica detalles como las llantas, retrovisores... Con ello, el Renegade aumenta su personalidad.



KIA SORENTO

Una semana antes de su presentación en Europa, Kia mostraba la versión americana de su todocamino más grande. A Europa llegará con tres motores diferentes y en versiones de tracción total. Con 5 ó 7 plazas, cuenta con un maletero de hasta 660 litros de capacidad.



▲▶▶ Sobre estas líneas, de izquierda a derecha, tres de los nuevos Pick-up vistos en Detroit: el GMC Sierra HD, líder del segmento por capacidad de carga; el Nissan Titan XD, que estrena el motor Cummins 5.0L V8 Turbo Diesel, y el GMC Canyon, disponible con motores 2.5L de 200 CV y 3.6L V6 de 305 CV.

GMC-HYUNDAI-NISSAN-TOYOTA

El bajo precio de la gasolina revoluciona el mercado Pick-up

La reciente bajada de los precios del combustible en Estados Unidos, acelerada por el aumento de producción de crudo gracias a la extensión del discutido 'fracking' en ese país, parece haber reactivado los segmentos de mercado ligados tradicionalmente a consumos elevados. Es el caso de los allí llamados 'trucks', que en esta edición del Salón de Detroit han sido protagonistas.

La industria local acudirá, por ejemplo, con los GMC Canyon y GMC Sierra HD, el primero correspondiente a lo que en Norteamérica se entiende como 'talla media' —motores de gasolina de 200 y 305 CV, versiones de tracción trasera y total, y

capacidad de carga hasta 3.175 kilos—, mientras que el segundo ocupa la parte alta de la gama, pues el Sierra HD tiene una carga máxima autorizada de 3.344 kilos y puede tirar de conjuntos que totalicen más de 10,5 toneladas. En este caso, el cliente puede elegir entre la versión con motor Vortec V8 de 360 CV, preparado para funcionar con gas y unido a un cambio automático de seis marchas, y la variante 2500HD, de 'sólo' 322 CV.

▼ Toyota mostraba el Tacoma, que ofrece dos motores de gasolina: un 2.7 de cuatro cilindros y el nuevo 3.5 V6 D-4S.



Otra novedad, proveniente en este caso del entorno Chrysler, era el Ram 1500 Lebel, que destaca por el rendimiento de sus motores: un 3.6 V6 Pentastar de 305 CV con distribución variable VVT y el legendario 5.7 Hemi V8, también con VVT y 395 CV de potencia.

Por parte japonesa, las

novedades principales eran dos. Por un lado, el Nissan Titan XD, que estrena un motor diésel Cummins V8 de cinco litros con inyección Bosch y turbocompresor de doble etapa. Por otro, el nuevo Toyota Tacoma, última entrega de una saga que cumple ya medio siglo y que

▼ El Hyundai Santa Cruz Crossover Truck Concept refresca la imagen de los Pick-up. Su motor diésel 2.0 rinde 190 CV.



Ford F-150 Raptor Trasplante de corazón para el 'velociraptor'

Desde hace años, Ford corona la gama de su F-150, el 'best seller' en Norteamérica, con la versión Raptor, y en Detroit pudimos ver la siguiente entrega, que adopta múltiples cambios. Para empezar, su estructura gana robustez, y el uso de aluminio rebaja el peso 226 kilos. Es 15 centímetros más ancha que un F-150 normal para optimizar la estabilidad, monta doble salida de escape por vez primera y combina sus llantas de 17 pulgadas con los nuevos neumáticos BFGoodrich All-Terrain KO2, de filosofía 'off road'. En lugar del actual motor 6.2 V8 de 411 CV estrena la segunda generación del 3.5 EcoBoost V6 —es más potente, pero aún no sabemos cuánto—, y el cambio automático, también nuevo, tiene diez marchas y cuenta con levas

en el volante. La suspensión también ha sido optimizada y el sistema de tracción total, con un mejor reparto de par entre ejes, personaliza el funcionamiento de motor, dirección, control de tracción, ABS y estabilizador AdvanceTrac según el modo de conducción elegido.



◀ El nuevo Raptor, que no llegará hasta el otoño de 2016, equipa un cambio automático de 10 marchas con levas. Su tracción total con Terrain Management System permite elegir entre seis modos: normal, altas prestaciones, nieve, arena, rocas y Baja.

▶ La estructura del Raptor es más sólida que la de otros F-150, pues responde a criterios 'militares'. Aún así, pesa 226 kilos menos que el anterior.

Si quieres saber más del Ford F-150 Raptor entra en... www.m16.in/837



LEXUS GS F
La versión deportiva del GS equipa un 5.0 V8 atmosférico de 467 CV, 53,8 mkg de par y 7300 rpm de régimen máximo que combina con un cambio automático de 8 marchas. Ofrece modos de conducción Normal, Eco, Sport y Sport S+, e incorpora neumáticos 255/35 R19 delante y 275/35 R19 detrás.



LINCOLN MKX
El nuevo MKX se pone a la venta en Estados Unidos este otoño, y después llegará a otros países, pero no a Europa. Estrena el 2.7 Ti-VCT EcoBoost V6 biturbo de 330 CV, y ofrecerá también un 3.7 V6 de 300. Ambos con caja automática de 6 marchas y tracción delantera, aunque habrá tracción total en opción.



MAZDA CX-3
Tras su estreno en Los Ángeles, el CX-3 seguía su 'gira americana' por Detroit. Se comercializará a partir de primavera en Europa, donde habrá tres motores: el 2.0 SkyActiv-G de gasolina con dos niveles de potencia y el diésel 1.5 SkyActiv-D. Mide 4,28 metros de largo y podrá elegirse entre tracción delantera o total.



MERCEDES F 015 LUXURY CONCEPT
Tras su debut en el CES de Las Vegas se dejaba ver por Detroit el F 015 Luxury, con su propuesta tecnológica pensada para el año 2030: mecánica Fuel Cell Plug-In Hybrid con dos motores eléctricos de 136 CV, carrocería ultraligera de máxima protección y sistema de conducción con 'piloto automático'.



MERCEDES AMG GLE 63 COUPE 4MATIC
Conocíamos ya el GLE Coupé, directo rival del BMW X6, pero Mercedes-Benz desvelaba aquí la versión AMG GLE 63 Coupe 4Matic, con motor 5.5 V8 Biturbo de 557 CV, o de 585 CV si elegimos la variante S-Model, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, consume 11,9 l/100 km y emite 279 g/km de CO₂.



MERCEDES C 350 PLUG-IN HYBRID
La última versión del nuevo Clase C es este híbrido enchufable que, en modo eléctrico, recorre hasta 31 kilómetros sin emitir gases. Combina un cuatro cilindros de gasolina y un motor eléctrico que surman 279 CV y 61,2 mkg. Gasta 2,1 l/100 km y las emisiones son de 48 g/km de CO₂, o 49 con carrocería Estate.

Volkswagen Cross Coupé GTE Tecnología **plug-in** y nuevo diseño para EE.UU.

El Volkswagen Cross Coupé GTE mide 4,85 metros de largo, es un concept y su misión sigue siendo la de ir calentando el ambiente hasta la llegada de modelo definitivo al mercado norteamericano en 2016, cuando será producido en la planta que la marca alemana tiene en Chattanooga, al sur de Tennessee con una plantilla de 3.200 empleados.

El Cross Coupé GTE, que en la versión de producción podrá llevar hasta tres filas de asientos y espacio para siete ocupantes, se ha presentado esta vez como híbrido enchufable con tres motores. Por un lado utiliza un V6 de 3,6 litros de cilindrada y 280 caballos, situado en el vano motor delantero para mover las ruedas delanteras. Por otro, recurre a dos máquinas eléctricas 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 del Cross Coupé GTE es de 360 caballos lo que le permite anunciar 209 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h de 6 segundos.

Sus cinco modos de conducción le permiten adaptar esta combinación

mecánica a cada situación y, por ejemplo, el 'E.mode' consigue que el todocamino alemán recorra hasta 32 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. El consumo medio homologado para este modelo es de 3,4 litros cada 100 kilómetros, una cifra que se consigue también con la ayuda de un cambio automático de doble embrague y seis relaciones.

►► El Cross Coupé GTE fue una de las novedades más importantes del Salón de Detroit. Avanza una versión definitiva que llegará en 2016 y se construirá en suelo americano. Tendrá versión de 7 plazas.



Si quieres saber más del Volkswagen Cross Coupé GTE entra en...
www.m16.in/811



Chevrolet Volt y Bolt Berlina y **compacto**, híbrido enchufable y eléctrico puro

Chevrolet, que seguirá vendiendo en España solo hasta finales de este año, ha presentado en Detroit la nueva generación del Volt y un nuevo compacto en forma de concept denominado Bolt. El primero es un coche casi totalmente nuevo ya que además de un diseño renovado y mucho más moderno, recibe mejoras en numerosos aspectos técnicos. Hablamos de un nuevo sistema

de propulsión un 12 por ciento más eficiente y 45 kilos más ligero, y de una batería de mayor capacidad que permite al modelo americano recorrer en modo eléctrico 80 kilómetros en vez de 50. El motor de combustión tiene ahora 1,5 litros de cilindrada y 100 caballos y a diferencia del Volt actual, en este el motor de combustión sí tendrá una influencia directa sobre la marcha ya



◀ El Chevrolet Bolt es una mezcla de monovolumen y todocamino con un interior muy vistoso y cuidado. De momento es concept.



que hasta ahora sólo se encargaba, como generador, de cargar la batería y ahora también moverá las ruedas. También se ha aumentado la capacidad del coche en cuanto a número de

ocupantes ya que gracias a la reducción del tamaño de las baterías, el coche es ahora un 5 plazas. Por su parte el Bolt Concept es un compacto cien por cien eléctrico con el que la firma americana se ha marcado el objetivo de recorrer un total de 325 kilómetros con una sola carga. El Bolt recurre a materiales muy

ligeros, incluido el aluminio, el magnesio o la fibra de carbono. Y diferentes modos de conducción permiten darle prioridad al aumento de la autonomía o a las prestaciones. El Bolt EV Concept llegará en 2016.



▲ El nuevo Volt ofrece mayor autonomía en modo exclusivamente eléctrico y un motor de gasolina que sí mueve las ruedas cuando se agota la batería.

Si quieres saber más del Chevrolet Volt entra en...
www.m16.in/816



◀ Su nuevo motor de combustión rinde 100 CV.



MERCEDES C 450 AMG 4MATIC
Otra primicia de Mercedes-Benz era esta versión de acceso a la saga AMG –la casa alemana habla de 'AMG sports model'–, que combina un motor de gasolina 3.0 V6 Biturbo de 367 CV con el sistema de tracción total 4Matic Performance. Además, la suspensión es similar a la del AMG C 63 ya conocido.



MINI JOHN COOPER WORKS
Gracias al motor 2.0 turboalimentado de 231 CV y 32,7 mkg, el nuevo Mini JCW acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y recupera de 80 a 120 km/h en 5,6 segundos. Su gasto medio es de 6,7 l/100 km, pero si preferimos la caja automática Steptronic opcional, también de seis marchas, ese valor baja a 5,7 litros.



PORSCHE 911 TARGA 4 GTS
En marzo, y por 158.010 euros, se iniciará la comercialización en España del 911 Targa 4 GTS, una de las novedades en Detroit. Rinde 430 CV –30 más que en el 911 Targa 4 S–, alcanza una velocidad de 300 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos y gasta, según el tipo de cambio, entre 9,2 y 10,0 l/100 km.



TOYOTA MIRAI
La berlina de pila de combustible de Toyota suma ya 1.500 pedidos en Japón desde que se puso a la venta el 15 de diciembre. El Toyota Mirai se propulsa gracias a la electricidad generada mediante una reacción química entre el oxígeno presente en el aire y el hidrógeno contenido en la pila de combustible.



VOLVO S60 CROSS COUNTRY
La nueva versión Cross Country es diferente a todo ya que combina la carrocería de una berlina con la estética de un todocamino. El S60 Cross Country comparte con el V60 de idéntico apellido una mayor altura libre al suelo (65 mm). Habrá tracción delantera o total y potencias de entre 190 y 250 CV.



VOLVO XC90 R DESIGN
El XC90 R-Design se ha creado para todos quienes sienten pasión por la estética deportiva y para los clientes que disfrutan de la conducción activa, a quienes les gusta un diseño personal y expresivo. Los XC90 llegarán a España en el segundo trimestre de este año.

Sus diferencias les acercan

En esta segunda entrega de nuestro duelo entre los utilitarios y sus derivados 'crossover' le toca el turno a Peugeot, que a partir del 208 propone un 2008 de marcada filosofía SUV. Con el resolutivo motor diésel de 92 caballos corren y gastan casi lo mismo, y en el habitáculo apenas existen diferencias de diseño o amplitud; pero el mayor maletero del 2008 o su sistema Grip Control le convierten en duro rival para el 208, de precio más ajustado y comportamiento particularmente ágil.

PEUGEOT 208 E-HDI 92 ALLURE 5P	
PRECIO	18.630 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	95 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Precio más bajo y descuento más alto. Comportamiento en general. Pequeño, pero amplio. Rendimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Tacto del cambio. Maletero menos apto para uso familiar. Calefacción asientos escondida.



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

La pasada semana, al hilo del enfrentamiento entre Clio y Captur, explicábamos la importancia del precio cuando se tra-



ta de escoger entre utilitarios. Y eso afecta también a los de un mismo fabricante, pues la decisión final de compra se deja en ocasiones para el último momento, cuando ya en el concesionario nos encontramos entre el 208 y el 2008, y el vendedor nos recuerda la factura de ambos. ¿Cuál elegir? En estas páginas explicaremos las ventajas y desventajas de cada uno, pero antes deberemos dejar claro lo que cuestan y, más importante,

por cuánto nos sale un 208 y un 2008 cuando igualamos mecánica y equipamiento.

PRECIO REAL » El descuento... cuenta

Para esta segunda batalla entre utilitario tradicional y 'crossover' hemos elegido los 208 y 2008 dotados del motor diésel 1.6 e-HDi 92 –probablemente, el más lógico para un uso normal–; y como nivel de acabado, el atractivo Allure, que de serie trae casi todo lo importante –climatizador bizona, ocho airbag, ESP, regulador/limitador de velocidad, faros antiniebla, sensores de lluvia y luz, llantas de aleación...– y ofrece opciones no disponibles en las variantes más baratas. Para el 208 e-HDi 92 Allure se anuncia un precio de 18.630 euros, pero la factura baja ahora 1.850 euros gracias al descuento, que deja el coste real en 16.780 euros. En cuanto al 2008 e-HDi 92 Allure, rige un precio oficial de 20.850 euros, pero con la promoción vigente –no tan generosa como la de su 'hermano'– disminuye a 19.840

euros. Es decir, 3.060 euros de distancia, que es un mundo.

Pero nuestros fríos cálculos no concluyen ahí, pues aunque ambos comparten nivel Allure, el equipamiento no es exactamente el mismo. Por ejemplo, el 208 no lleva ni puede llevar el asistente de arranque en cuesta 'Hill Assist', de serie en el 2008, cuyo acabado Allure implica también de serie los elevalunas eléctricos traseros y el sensor de aparcamiento posterior, elementos ambos opcionales en el 208 Allure –200 y 250 euros, respectivamente– que en nuestras cuentas aminoran 450 euros la diferencia de precio. En resumen: el 2008 analizado cuesta, 'grosso modo', 2.610 euros más que el 208 comparable.

Esa diferencia, que muchos estimarán prohibitiva, tie-



ne una primera justificación: el 2008 no sólo presenta imagen SUV, sino que aporta algunas de las cualidades exigibles a un auténtico todocamino, como una mayor distancia libre al suelo –16,5 centímetros–, protectores de bajos que 'tranquilizan' al circular por pistas irregulares y un antipatinamiento optimizado –el Grip Control– al que le vemos bastante sentido de cara al invierno. No alcanza la eficacia sobre firme deslizante de un sistema de tracción total, pero con nieve, hielo o barro mejora claramente la motricidad, ayudado por los neumáticos All Seasons

'M+S' –de 'mud and snow'–, que son de serie y rinden bien bajo esas condiciones en las que un neumático normal pierde agarre: temperaturas próximas a 0 grados, carreteras 'blancas', lluvia intensa... En fin, que un 2008 con Grip Control pasará por sitios en los que un 208, pese a su control de tracción ASR, tendrá más problemas.

Sin embargo, somos conscientes de que las palabras 'rodera', 'nieve', 'arena' o 'fango' no abundan en el vocabulario de la mayoría de usuarios, que sólo verán en 208 y 2008 dos diseños diferentes para un mismo tipo de vehículo: el utilitario.

PEUGEOT 2008 E-HDI 92 ALLURE	
PRECIO	20.850 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	103 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Prestaciones, consumo y estabilidad como el 208. Maletero. Grip Control y neumáticos 'M+S'. Altura al suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> Precio más elevado. Altura al techo detrás más justa. Tacto del cambio. Calefacción asientos. Frenada larga.





▲▲ Aunque el 208 mide sólo 3,96 metros de longitud, su maletero es muy capaz: 285 litros, ampliables a 1.076 si abatimos el respaldo trasero.



► El 208 fue el primer modelo de la marca gala dotado del llamado 'i-Cockpit', un puesto de conducción innovador por el pequeño tamaño del volante, la elevada posición de la instrumentación y la proximidad de la pantalla táctil.



▲▲ Sus 19,7 centímetros de longitud extra y el rediseño de la zaga –tiene el plano de carga 8,5 centímetros más abajo– dan ventaja al 2008 cuando de cargar equipaje se trata: maletero de 350 litros, ampliable a 1.194 litros.

► No hay diferencia en las formas, pues el 2008 comparte tablero, volante, cuadro de instrumentos, pantalla a color de 7 pulgadas, mandos de climatización, cambio, pedales, guantera.... Sólo varían los tonos.



CON LA MISMA DISTANCIA ENTRE EJES NO HAY QUE ESPERAR DIFERENTE AMPLITUD PARA LOS CINCO OCUPANTES. DE HECHO, LA ANCHURA INTERIOR O EL HUECO PARA PIERNAS DETRÁS SON CASI UN CALCO. EN EL 208 HAY MÁS ALTURA AL TECHO, PERO EN EL 2008 VIAJAMOS UN POCO MÁS ALTOS



▲▲ Los dos incluyen de serie luces diurnas frontales de LED o faros antiniebla delanteros. Y ninguno ofrece en opción los faros de xenón.



▲▲ Con el mismo acabado Allure, el 2008 lleva más 'goma': 205/50 R17, en lugar de las 195/55 R16 del 208.

Ellos deben saber, por ejemplo, que estos dos vehículos comparten plataforma y mecánica, y que en sus respectivos habitáculos hay más puntos en común que los existentes en los de Renault Clio y Captur. En el caso de los Peugeot, el salpicadero o los asientos son idénticos, y también la distancia entre ejes, de manera que apenas hay diferencia de amplitud. Y si la hay, no es la imaginable. Porque la cota de anchura es similar, tanto delante como en una segunda fila que acoge mejor a tres ocupantes que

los modelos de Renault probados hace una semana, pues hay cinco centímetros más al nivel de las caderas. A lo largo, 208 y 2008 también ofrecen un espacio parecido, y si medimos la altura al techo vence el primero al segundo –no parece lógico si consideramos que el 'crossover' es 96 milímetros más alto que el 208–, aunque hay explicación para ello: en el 2008 vamos sentados mucho más arriba, detalle que se agradece al entrar y salir, al fijar una silla infantil en la segunda fila –tenemos que doblarnos menos–

o al circular por ciudad, pues controlamos nuestro entorno un poquito mejor.

Además, los casi 20 centímetros extra de longitud del 2008 –15 de ellos corresponden a su mayor voladizo posterior– se notan al colocar equipaje, pues tiene un maletero de 350 litros, por los 285 de su rival, que para ser tan corto –casi todos sus competidores rebasan los cuatro metros– no descuida ese capítulo. Y el 2008 no sólo toma ventaja por capacidad de transporte, sino que también facilita la estiba con un plano de car-

ga 85 milímetros más próximo al suelo.

Los dos modelos se benefician de una buena calidad de terminación, de unos estupendos asientos delanteros –son cómodos y sujetan– y de un diseño interior que, además de original, acaba convenciendo. Nos referimos sobre todo a lo que la firma francesa denomina 'i-Cockpit', y que es el resultado de combinar un volante muy pequeño –tras los primeros minutos de sorpresa todo el mundo se habitúa–, una instrumentación sobreelevada que

permite controlar los relojes sin apartar la vista de la calzada y una pantalla táctil de buen tamaño –7 pulgadas– que viene de serie y está a mano. Centraliza muchas funciones –no todas, pues los mandos de climatización presiden la consola– y puede completarse con el navegador –500 euros– o con las diferentes aplicaciones disponibles en Peugeot Connect Apps, cuya primera suscripción anual cuesta 315 euros.

No hay muchas críticas que hacer en relación a los habitáculos de nuestros protagonis-

tas, aunque alguna cosa podría mejorarse. Así, la calefacción de los asientos delanteros –forma parte del Pack Cuero opcional– no tiene un testigo en el cuadro y se controla mediante una rueda en el flanco de las banquetas que manejaremos 'a ciegas', y sin saber si apagamos o encendemos. Puestos a pedir, querríamos también que la banqueta posterior del 2008 se pudiera desplazar longitudinalmente –la del Captur lo hace, y es práctico– o que el cambio manual tuviese mejor tacto, pues resulta algo ruidoso. Pa-

ra los urbanitas, o para quienes odian cambiar, Peugeot ofrece la caja manual pilotada ETG6 –un cambio automático 'de facto', pero no tan rápido– por sólo 500 euros. Aunque, curiosamente, en el 2008 e-HDi 92 sólo se combina con el nivel Active, no con el Allure.

DINAMISMO » Los dos van realmente bien

Una vez en marcha, los dos modelos resultan plenamente convincentes, pues destacan por su agrado general de

uso, el gran comportamiento del que presumen y, sobre todo, el buen resultado que da el motor 1.6 e-HDi en esta versión de 92 caballos dotada de función de ahorro 'Stop&Start'. Parte de la responsabilidad de ese notable rendimiento radica en el peso, pues si el 208 es ligero, el 2008 sólo añade 80 kilos a pesar de su tamaño extra. Eso, unido a unos cambios de desarrollos bien elegidos y a un motor con 23,5 mkg de par máximo a 1.750 vueltas, da como resultado unas prestaciones más que satisfactorias en



MÁXIMA SEGURIDAD LOS DOS MODELOS COMPARTEN LAS CINCO ESTRELLAS EURONCAP Y PRESUMEN DE ESTABILIDAD



▲▶ Ligero, con una suspensión eficaz y dotado de los neumáticos adecuados, el comportamiento del 208 es intachable. Y deportivo.



▲▶ Los asientos delanteros no tienen el mismo diseño, pero casi. Y en ambos sujetan bien y son cómodos. Apenas hay diferencia de amplitud, pero se entra mejor al 2008 por su mayor altura al suelo.



▲▶ Para optimizar el agarre con barro o nieve el 2008 incorpora neumáticos 'M+S'. La estabilidad es excelente; la frenada, no tanto.



ambos. Y si acelerando desde parado existe una cierta ventaja para el utilitario frente al 'crossover'—de 0 a 100 km/h, al 208 le hemos medido 11,4 segundos, por los 12,2 cronometrados al 2008—, esa diferencia se diluye casi por completo al recuperar velocidad una vez en marcha, pues usando quinta el 208 pasa de 80 a 120 km/h en 13,3 segundos, por los 13,5 de su 'hermano'. Y es que, al volante, da la impresión de que andan lo mismo; todo un piropeo

para un 2008 cuyos argumentos no terminan ahí, pues también nos ha sorprendido con un consumo real —5,4 l/100 km— sólo dos décimas por encima del medido al 208. La misma diferencia, por cierto, que hay entre los promedios oficiales: 3,8 litros de gasóleo anuncia el 208 y 4,0 el 2008. Además, Peugeot mantiene las buenas costumbres y ofrece un depósito 'de los de verdad', con 50 litros que dan para mucho entre cada repostaje.



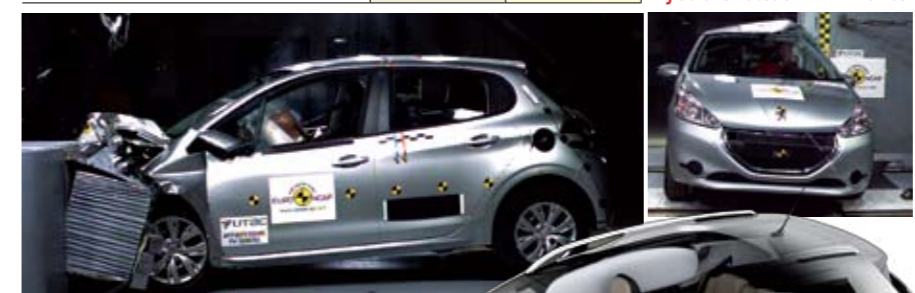
▲▶ Una de las pocas zonas que varían: a la izquierda, la palanca de freno de mano del 208; a la derecha, la del 2008, distinta por el Grip Control.

Si el dinamismo en términos de prestaciones o consumo viene marcado por la igualdad, en lo que concierne al comportamiento encontramos más diferencias. La mayor, sin duda, tiene que ver con los frenos; y no porque sean distintos—dis-

LAS NOTAS DE EURONCAP

	208	2008
ESTRELLAS	★★★★★	★★★★★
Protección adultos	88%	88%
Choque frontal	14,2 pts	14,2 pts
Choque lateral	7,9 pts	7,9 pts
Choque lateral con poste	7,0 pts	7,0 pts
Choque trasero (reposacabezas)	2,7 pts	2,7 pts
Protección infantil	78%	77%
Protección peatones	61%	72%
Asistentes de seguridad	83%	70%

EuroNCAP estima tan similares las estructuras de 208 y 2008 que realizó sólo con el primero las pruebas de impacto, aplicando después al segundo los datos sobre protección de adultos. Tras el test de choque frontal a 64 km/h, el pilar delantero del 208 se desplaza sólo 15 mm, el volante no se mueve absolutamente nada y el pedal de embrague no sube y sólo retrocede 29 milímetros.



Peugeot 208 y 2008 comparten sus sistemas de seguridad pasiva, como los ocho airbag: frontales y laterales delanteros, y de cortina para ambas filas. EuroNCAP sí sometió a los dos coches al test de protección de peatones, y el 'crossover' sacó mejor nota.



cos ventilados delante y discos macizos detrás en ambos modelos— sino porque el 208 presume de distancias de detención cortas —52,9 metros desde 120 km/h— y en el 2008 son bastante más largas por sus neumáticos 'M+S'. Tengamos en cuenta que siempre realizamos nuestras mediciones sobre asfalto seco, donde ese tipo de cubierta se muestra algo menos eficaz al límite.

Y es curioso, porque en curva no hemos apreciado tanta diferencia. De hecho, en virajes rápidos —los de autovía— o medios el 2008 gira con la misma actitud aplomada y noble que el 208. Además, el 'crossover' de Peugeot transmite también mucha seguridad —balaceo poco, y eso ayuda— en vías más

retorcidas, aunque en ese escenario tomará ventaja el más pequeño del dúo, que 'culebrea' como pocos gracias a su ligereza y recortado tamaño, pero sobre todo a un chasis con la impronta de la marca del león: suspensión eficaz y bien tarada, neumáticos de la medida idónea, dirección de estupendo tacto, un control de estabilidad que no se entromete pero que está ahí cuando se le necesita... Quede claro, eso sí, que estamos hablando de ritmos de marcha 'alegres', porque si pensamos en ritmos turísticos un 208 y un 2008 se comportarán con idéntica soltura al afrontar cualquier carretera de montaña. Y no digamos al circular por las vías periféricas que rodean la ciudad o callejando por su casco antiguo.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

PEUGEOT 208 eHDI 92 ALLURE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.658 euros. 48 plazos de 387 euros. El precio final aplazado es de 23.253 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: 310,74 euros/año. A todo riesgo: 493,06 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

PEUGEOT

Peugeot España S.A. C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid. Teléfono: 913 471 000

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.peugeot.es

PEUGEOT 2008 eHDI 92 ALLURE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 5.213 euros. 48 plazos de 434 euros. El precio final aplazado es de 26.023 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,43 euros/km. Coste por km total: 0,53 euros/km.

SEGURO

A terceros: 312,33 euros/año. A todo riesgo: 471,77 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

PEUGEOT

Peugeot España S.A. C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid. Teléfono: 913 471 000

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.peugeot.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

La pasada semana nuestra calculadora dictaba sentencia en favor del Clio, más económico que el Captur, y esta vez la partida entre 208 y 2008 acaba del mismo modo —aunque con menor diferencia todavía en el tanteador— y por idéntico motivo: la distancia entre sus facturas, que aquí también se agranda por el mayor descuento aplicable al utilitario 'convencional'. Si nuestros protagonistas costasen lo mismo o hubiese que pagar entre 1.000 y 1.200 euros más por un 2008 a igualdad de mecánica y equipamiento elegiría el modelo 'crossover', vencedor por funcionalidad y versatilidad de uso. Además, su peso y tamaño no le restan brío ni disparan el gasto real. Sin embargo, la realidad es la que es, y el inteligente 208 se impone por su relación producto-precio.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT 208	PEUGEOT 2008
MOTOR	1.6 e-HDi 92	1.6 e-HDi 92
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 88,3	75,0 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.560	1.560
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	16,0 a 1	16,0 a 1
Potencia máxima/rpm	92 CV / 4.000	92 CV / 4.000
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN		
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	9,48	9,72
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	17,49	17,94
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	28,29	29,01
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	39,80	40,81
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	49,61	50,87
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª		
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9	2,9
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 266 mm / Discos 249 mm	Discos ventil. 266 mm / Discos 249 mm
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores
RUEDAS		
Neumáticos	195/55 R16	205/50 R17
Llantas, aleación	6,0J x 16 pulgadas	7,0J x 17 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.155	1.235
Capacidad del depósito (l)	50	50
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,31	N.d.
Mantenimiento (km)	20.000 km o 1 año	20.000 km o 1 año

MEDIDAS

	(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
Peugeot 208	985 mm	1.035 / 825 mm	920 mm	820 / 590 mm

EQUIPAMIENTO

	208 ALLURE			2008 ALLURE		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueltas	×			×		
Termómetro de agua	×			×		
Ordenador de viaje	×			×		
Regulador/limitador de velocidad	×			×		
Elevavanas traseros eléctricos			×	×		
Retrovisores eléctricos regulables	×			×		
Retrovisor interior fotosensible	×			×		
Volante regulable altura/profund.	×			×		
Ajuste de altura asiento conductor	×			×		
Asiento posterior abatible 60:40	×			×		
Función de ahorro Stop&Start	×			×		
Asistente de arranque en cuesta		×		×		
Climatizador bizona	×			×		
Pantalla táctil a color de 7"	×			×		
Navegador			×			×
Faros antiniebla delanteros	×			×		
Faros de xenón/lavafaros		×			×	
Sensor de parking trasero			×	×		
Sensores lluvia/oscuridad	×			×		
SEGURIDAD						
Airbag conductor/acompañante	×			×		
Airbag rodilla conductor		×			×	
Airbag laterales delanteros	×			×		
Airbag de cortina del./tras.	×			×		
Control de estabilidad/tracción	×			×		
Rueda de repuesto	×			×		
Sensor presión de neumáticos	×			×		
Anclajes Isofix sillas infantiles	×			×		
PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)						
208 ALLURE	Pintura metalizada: 370. Park Assist (aparcamiento asistido, sensor delantero y 'cornering lights'): 450. Sensor parking trasero: 250. Llantas 17": 430. Navegador: 490. Navegador, lector CD MP3 y Peugeot Connect: 800. Pack Comfort (elevavanas eléctricas traseros y apoyabrazos delant.): 200. Pack Cielo: 400. Pack Cuero: 1.200.			2008 ALLURE		
2008 ALLURE	Pintura metalizada: 450. Park Assist (sistema de aparcamiento asistido y sensor de parking delantero): 350. Equipo de sonido HI-FI JBL: 450. Lunas traseras más tintadas: 100. Navegador: 500. Navegador, lector CD MP3 y Peugeot Connect: 800. Pack Cielo (techo panorámico y lunas traseras más tintadas): 490. Pack Cuero (tapicería de cuero y calefacción en asientos delanteros): 1.000.					



BANCO DE PRUEBAS

	208	2008
VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H	181 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,8	18,4
1.000 m salida parada	33,3	34,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,4 (10,9)	12,2 (11,5)
Recorriendo (metros)	200	210
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,7	23,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5	35,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,9	41,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8	10,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,3	13,5
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	+ 2%	+ 2%

	208	2008
CONSUMOS EN CIUDAD		
A 21,8 km/h de promedio	5,2	5,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	4,9	5,1
En conducción rápida	8,5	8,9
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,3	6,3
A 140 km/h de crucero	7,1	7,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,2	5,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	911	875

	208	2008
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	4,2	4,7
Ciclo extraurbano	3,3	3,6
Ciclo mixto	3,8	4,0

	208	2008
FRENOS		
DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	14,3	15,3
A 100 km/h	36,7	41,4
A 120 km/h	52,9	60,9
Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,9		

	208	2008
SONORIDAD MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	50,8	48,8
A 60 km/h	63,3	63,6
A 90 km/h	66,2	65,7
A 120 km/h	71,1	70,5
A 140 km/h	73,9	72,8
A tope	80,4	77,1

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

UNICOS Nuevos Carburantes de BP

BALANCE FINAL

	PEUGEOT 208	PEUGEOT 2008
TECNOLOGÍA	7,5 Un motor con dos válvulas por cilindro pero perfectamente al día y con una función de ahorro Start&Stop ejemplar. Interior moderno y opciones tecnológicas.	8,0 En este apartado hay prácticamente igualdad, pues comparten plataforma, motores, equipamiento... Pero el 2008 añade Grip Control, que es de serie.
COMPORTAMIENTO	8,5 Nos encanta cómo va el 208, pues frena bien, es muy estable y resulta incluso deportivo en zonas de curvas cerradas. La dirección, además, tiene buen tacto.	8,0 Es más alto y pesado que el 208, pero el 2008 presume de estabilidad. Le bajamos nota por la frenada, algo larga, y se la subimos por su vertiente 'off road'.
PRESTACIONES	7,5 Al 208 le sienta bien este motor diésel de 92 CV, porque acelera bien, recupera mejor y, sobre todo, es agradable en el día a día. Cambio de desarrollos correctos.	7,0 Nadie debe pensar que un 2008 merece más potencia, porque el e-HDi 92 le mueve realmente bien. Acelera algo peor, pero en carretera va igual de bien.
SEGURIDAD	8,0 Cinco estrellas EuroNCAP y completo equipo de serie con cinco reposacabezas, ocho airbags, ESP, frenos de disco en los dos ejes... Y ofrece llamada SOS.	8,0 En este capítulo la igualdad es absoluta, pues comparten los buenos resultados en las pruebas de choque. Y el equipo de serie del 2008 es muy completo.
HABITABILIDAD	7,0 Buen trabajo de diseño al lograr que un coche de 3,96 metros ofrezca cinco buenas plazas y un maletero de 285 litros. Si el 208 fuese más grande... ¡irrararía!	7,5 Sus casi 20 centímetros de longitud extra le sirven para ofrecer un maletero de 350 litros. Pero su habitáculo no es más amplio, e incluso tiene menos altura.
CONSUMO-PRECIO	9,0 El 208 es más asequible y se beneficia de un mayor descuento. Además, gasta poco. Su equipo de serie no es tan rico, pero ofrece opciones baratas.	8,0 Es más caro que el 208, y la política de descuentos de Peugeot agranda esa diferencia. Pero su dotación de serie es mayor y es un todocamino 'de verdad'.

CONCLUSIÓN PEUGEOT 208
7,9 La marca del león demuestra desde hace décadas que lo del mítico 205 no fue casual, y que sabe hacer utilitarios válidos para todo: desde callejear hasta viajar por carretera con agilidad y seguridad. El 208, pese a su recortado tamaño, es un gran coche, pues aporta amplitud, es agradable, 'anda' bien, gasta poco y está a la última en tecnología.

7,8 Como utilitario de uso diario, puede que el 208 sea la opción idónea. Pero si nos podemos gastar un dinero extra –hay demasiada diferencia de precio como para obviarla– creemos que sacaremos provecho a sus ventajas –un maletero más grande y las aptitudes 'invernales' derivadas del Grip Control– el 2008 e-HDi 92 es una gran compra.

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR
GRIP CONTROL
La evolución del control de tracción
En el 2008 probado encontramos el Grip Control, sistema antipatinamiento creado a partir del control de tracción ASR del 208. Mejora la motricidad si la adherencia es precaria, y se maneja mediante un mando giratorio con cinco posiciones: asfalto –es el modo habitual–, nieve/hielo –hasta 50 km/h–, 'off road' para barro o hierba –hasta 80 km/h–, arena –consiente que las dos ruedas patinen a la vez parcialmente y aguanta hasta 120 km/h– y ESP Off –hasta 50 km/h–, que desactiva el control de estabilidad y el propio Grip Control.

Como nuevo después de 50.000 km



La prueba de resistencia ha concluido. El Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 CV S&S, el 'Coche del Año en Europa 2014' ha cruzado la meta con 50.000 kilómetros a sus espaldas y la misma cara que el primer día. La prueba maratón ha durado seis meses, 180 días en los que el compacto francés no ha parado ni un momento. España, Francia, Portugal y Andorra han sido sus circuitos de pruebas y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, su segunda casa. Allí hemos realizado tres pruebas de prestaciones según avanzaban los kilómetros. Todo sin incidencias.

Andrés Mas | amas@motor16.com Fotos: Equipo de pruebas



Recorrer con un Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 CV S&S, un total de 50.000 kilómetros en seis meses fue el objetivo que nos marcamos en Motor16 el pasado mes de julio. Se trataba de comprobar la fiabilidad de un vehículo que había llegado al mercado apoyado por una

exhaustiva campaña de publicidad con una palabra clave: 'calidad'. Y el objetivo se ha cumplido gracias a un equipo de conductores profesionales y colaboradores expertos que se han encargado de viajar sin descanso por España, Andorra, Francia y Portugal, hasta

que hemos visto en el cuadro de instrumentos el cinco seguido de cuatro ceros.

Han sido seis meses de anécdotas y curiosidades, seis meses de carretera y manta, de fuertes lluvias, de nieve, frío, calor, polvo, de cambios bruscos de temperatura, de gra-



Si quieres ver la prueba a fondo del Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 entra en... www.m16.in/83

nizo, salitre... Encuentros amistosos con las fuerzas de seguridad, pero también de algunos encuentros menos agradables con alguna cámara de fotos ajena a nuestro equipo de fotografía... El compacto francés ha subido puertos de montaña muy altos con la mis-

LA MECÁNICA AL MILÍMETRO



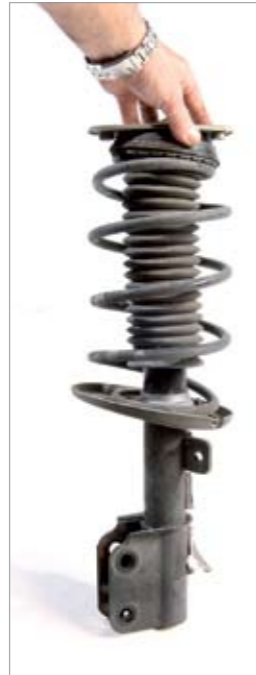
▲ Nuestro mecánico de confianza, Jose María Moreno, comprobando punto por punto la situación real de las piezas más sensibles al desgaste tras acabar la prueba.



▲ Los amortiguadores traseros del 308 de la prueba han acabado el kilometraje exigido con una eficacia del 90 por ciento.

Hoy en día los avances de electrónica permiten que un taller mecánico averigüe los problemas que pueden surgir en el interior de un motor sin tener que desmontarlo pieza por pieza. Incluso muchos modelos cuentan con sensores que analizan la calidad del aceite y aconsejan su sustitución sin ni siquiera sacar la varilla de comprobación. Eso, y detalles como un gasto prematuro de aceite o agua, el examen de las piezas fundamentales para su funcionamiento como la caja de cambios, el embrague, los frenos o los amortiguadores, o el paso del coche por un banco de potencia, nos

▼ El sistema de amortiguación delantero, formado por un conjunto McPherson de muelle y amortiguador se encuentra tras 50.000 kilómetros con una eficacia del 85 por ciento. Son de muy buena calidad.



permiten conocer el estado general de un vehículo a nivel mecánico sin tener que desguazar el coche. Y eso es lo que hemos hecho con el Peugeot sometido a la prueba de fiabilidad. Cumplidos los 50.000 kilómetros nuestro experto mecánico ha desmontado de nuevo las piezas más susceptibles de sufrir un desgaste, como el cambio, el embrague, los frenos o los amortiguadores y todo estaba en perfecto estado a pesar de que el coche se ha sometido a tres pruebas de prestaciones y a la forma de conducir de no menos de 10 conductores diferentes... Calidad es la palabra clave.



▲ La caja de cambios manual de 6 velocidades está impecable y su conjunto de embrague exactamente igual tras 50.000 kilómetros. Si es de buena calidad, como parece ser en este caso, este elemento tiene que durar toda la vida del coche.

▼ Elementos que hay que desmontar para poder acceder a la caja de cambios. Son los conductos de aireación, la centralita electrónica, y la tapa del motor.



▲▲ Disponer al pie de la redacción de un taller con todas las herramientas necesarias para desmontar las piezas sometidas a desgaste en un coche de pruebas, es un lujo que no todos se pueden permitir.



◀ Las pastillas de los discos de freno traseros han reducido su grosor de 15 y 13 milímetros, pero todavía con mucha vida útil por delante.



▲ Los discos de freno ventilados delanteros han sufrido un desgaste inapreciable, mientras las pastillas han pasado de un grosor de 17 a 15 milímetros.



▲ En general, los neumáticos han soportado muy bien el paso de los kilómetros, aunque al final pedían a gritos su sustitución.

LAS CIFRAS

MOTOR	1.2 E-THP PURE TECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 90,5
Cilindrada (c.c.)	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500 (135,5 CV con 50.000 km)
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (283 mm) / Discos (268 mm)

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora
Trasera:	Independiente de ruedas tiradas, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457
Capacidad maletero/depósito (l)	420-1.228 / 53

PRESTACIONES	10.000 KM	25.000 KM	50.000 KM
VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H	216 KM/H	216 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,5	17,2	16,9
1.000 m salida parada	32,0	31,7	31,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,3)	10,0 (10,3)	9,7 (10,3)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	10.000 KM	25.000 KM	50.000 KM
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5	18,0	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6	20,2	19,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5	19,1	19,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7	32,9	32,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,0	36,6	35,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,5	37,1	36,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7	8,2	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,4	11,5	10,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,5	15,0	13,3

CONSUMOS	10.000 KM	25.000 KM	50.000 KM
----------	-----------	-----------	-----------

EN CIUDAD

A 23,7 km/h de promedio 6,5 6,2 6,0

EN CARRETERA

A 90 km/h de cruceo 6,1 6,0 6,1

EN AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo 7,4 7,1 7,0

A 140 km/h de cruceo 7,9 7,7 7,3

CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km 6,5 6,3 6,1

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos 765 791 820

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano/extraurbano/mixto 6,0/4,1/4,8 6,0/4,1/4,8 6,0/4,1/4,8

ma agilidad que ha bordeado el Mar Mediterráneo, el Cantábrico o el Océano Atlántico; ha viajado cargado hasta los topes por el interior de la Península Ibérica con 38 grados centígrados a la sombra y ha superado noches heladas a la intemperie en el Pirineo Francés con temperaturas bajo cero.

Nuestro protagonista ha visitado castillos, parques naturales, puertos deportivos, estaciones de esquí... Y hay que decir que, en general, nuestro protagonista se ha portado de maravilla y ha cul-

El comportamiento y la estabilidad del 308 1.2 Pure Tech de 130 caballos están muy conseguidos. Y todo ello sin sacrificar la comodidad de los ocupantes.



minado la prueba sin una sola incidencia reseñable a nivel mecánico. Sí que hay que decir que los diferentes conductores han ido apuntando en el cuaderno de bitácora algunas pegas leves que se han ido solucionando con el tiempo y la experiencia. Por ejemplo algu-

nos conductores coincidieron al principio en que las luces de cruce del coche iluminaban poco para tratarse de faros Full LED, que son de serie. En efecto, después de varias quejas comprobamos que el coche había llegado a nuestras manos con la regulación de los faros demasiado baja. Sin embargo fue cuestión de minutos poder arreglar el problema con un simple destornillador de estrella y la oscuridad de nuestro estudio de fotografía para regular bien la altura.

Otro probador se quejaba de que, a veces, la bande-





UN LECTOR DE JAÉN CONSIGUIÓ LOS PERMISOS NECESARIOS PARA FOTOGRAFIAR A NUESTRO PROTAGONISTA DELANTE DE LA CATEDRAL



◀ En una rotonda a las afueras de Jaén nos encontramos con esta curiosa escultura artesanal realizada a partir de señales de tráfico.



▲▼ Arriba el 308 en la puerta del Circuito Ricardo Tormo de Valencia. Debajo en el Col d'Aubisque en los Pirineos Franceses, uno de los clásicos puertos del Tour de Francia.



◀◀ Jose Manuel Calabrus, lector asiduo de Motor 16 desde el número 1, nos recibió en Jaén con los brazos abiertos. A lo largo de estos 50.000 kilómetros tenemos que reconocer que alguna multa nos han puesto. Junto a estas líneas un 'retrato' del 308 en la A3, en la provincia de Valencia, a 118 km/h cuando deberíamos haber ido a 100 km/h.

ja trasera se quedaba subida al bajar el portón trasero, molestando la visibilidad por el espejo interior. Tras una simple comprobación, resultó que ese elemento se había soltado de sus fijaciones laterales. Una vez bien encajada no volvió a

dar problemas. Algunos conductores que inicialmente no llevaban bien la ubicación y el tamaño del volante, se terminaron acostumbrando e incluso alabando esa presentación. Y alguno también apuntó en el 'roadbook' que la regulación en altura del apoyabrazos central resultaba antipática porque ofrecía mayor resistencia de la deseada.

Sin embargo han sido mucho más numerosos los comentarios positivos. Los asientos han gustado a todo el mundo por comodidad, sujeción y el modo masaje incluido. El tacto

de la dirección ha dejado buen sabor de boca. Y los frenos han sido eficaces desde el principio al final sin cambios importantes. Por ejemplo, a 120 km/h el Peugeot 308 de nuestra prueba frenó con 5.000 kilómetros en 54,9 metros, tras recorrer 25.000 kilómetros lo hizo en 55,54 metros y con 50.000 kilómetros se detuvo en 55,13 metros. Unas cifras muy similares que demuestran que el desgaste sufrido con el paso de los kilómetros no han tenido repercusión en la eficacia del sistema. El modo 'Sport' ha sido utilizado por los más



◀ Al final descubrimos el porqué de la pobre iluminación con luces de cruce en los faros Full LED de serie. Curiosamente el coche vino de fábrica con las luces reguladas a su altura mínima. Un destornillador de estrella y dos minutos después, el problema estaba solucionado. Cuentan con un automatismo que permite regularlos para no deslumbrar cuando el coche va muy cargado.



▲ El salpicadero es original y ofrece un planteamiento diferente, con un volante muy bajo y una pantalla táctil que concentra todos los sistemas, desde la climatización hasta el equipo de sonido.

marchosos, con cambios artificiales en el sonido del motor, y una respuesta más inmediata al acelerador.

El motor también ha mantenido su increíble rendimiento e incluso se ha permitido el lujo de aumentar de potencia hasta los 135,5 caballos (recordemos que con 25.000 kilómetros este propulsor dio en banco 131,56 caballos). Y sin duda esta mecánica Pure-Tech de tres cilindros con turbo ha dado la sorpresa a todos los que han hecho un recorrido con el coche, no sólo por su respuesta deportiva sino también por su refinamiento y silencio de marcha, algo poco común en un motor tricilíndrico. Además, con el tiempo, la potencia ha aumentado pero el consumo se ha reducido li-

geramente, estabilizándose en poco más de 6 litros cada 100 kilómetros, eso sí, cumpliendo a rajatabla las limitaciones de velocidad.

Las anécdotas han sido constantes durante estos seis meses a lo largo y ancho de nuestra geografía. Por ejemplo, una pareja de la Ertzaintza quiso analizar a fondo nuestro coche de pruebas pues eran lectores de Motor 16 y seguían muy interesados las diferentes entregas de este test. En Francia, un conductor de moto español, de turismo por tierras galas, quiso fotografiarse con nuestra montura puesto que, a través de la revista, seguía con interés el desarrollo de los kilómetros. Un entusiasta lector de Jaén al enterarse de la visita del 308

MEDICIONES En circuito cerrado

El protagonista de nuestra última prueba de fiabilidad ha pasado por las pistas del INTA nada menos que tres veces en las que se ha sometido a las exigentes pruebas de nuestro Correvit. Y si analizamos los datos ha ocurrido lo normal, es decir que

► Nuestro compañero Julian Garnacho comprueba niveles y presiones e instala el Correvit antes de someter al 308 a la prueba de prestaciones. El anillo perlado del INTA nos ayuda a medir con seguridad.

a medida que el coche ha ido teniendo mayor kilometraje el motor ha ido dando lo mejor de sí y los datos de prestacio-



nes han ido mejorando con el tiempo, como los buenos vinos. De hecho hemos visto datos de recuperación mejorados en más de tres segundos y una aceleración de 0 a 100 km/h que ha llegado a mejorar el dato oficial. Recordemos que para nuestras pruebas utilizamos un aparato por GPS capaz de analizar y medir prestaciones, frenos o consumos, a la vez que utilizamos un sonómetro para estudiar la sonoridad. El INTA es el entorno ideal para llevar a cabo todas estas pruebas a fondo.



a su ciudad, consiguió un permiso especial del alcalde para que pudiésemos hacer fotos junto a la imponente catedral a cualquier hora del día, y dedicó unas cuantas horas a enseñarnos los rincones más bonitos de una ciudad sorprendente. Y otro lector vino a la redacción preguntando si

le podríamos vender este coche una vez que hubiésemos terminado con la prueba.

La prueba ha terminado y el objetivo se ha conseguido, ya que se ha demostrado que el Peugeot 308 se encuentra por tecnología y también por calidad al mejor nivel de su segmento.

Al fondo hay sitio

La tercera generación del Fabia Combi lo borda. Es más atractivo físicamente, cuenta con una gama de motores más eficiente, se rodea de una tecnología más avanzada y el maletero, con 530 litros, es una 'cueva'.



Si quieres saber más del Skoda Fabia Combi entra en... www.m16.in/479

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Quizás sea un segmento que pasa muy de puntillas en España, pero lo cierto es que se trata de vehículos sumamente atractivos, ya que en un tamaño compacto son capaces de ofrecer un volumen en el maletero que impresiona. Y en este sentido habrá que preguntar a Skoda cuál es su secreto para poner en juego unos compartimentos de carga superiores a los del resto de sus rivales... y en todos los segmentos.

El Fabia Combi ya llega a su tercera generación y, digamos, que alcanza su plena madurez. Este modelo comparte con el cinco puertas todo hasta el pilar central, distancia entre ejes incluida. Es en el voladizo trasero donde se incrementa su longitud en 26,5 centímetros (hasta alcanzar un total de 4,26 metros).

Esto le permite 'firmar' un volumen de maletero de 530 litros, o lo que es lo mismo,

prácticamente 100 litros más que sus rivales directos, leáse Seat Ibiza ST o Renault Clio Sport Tourer. Y si necesitamos más, abatiendo los respaldos y las banquetas traseras ofrece hasta 1.395 litros, aunque la superficie de carga no queda plana.

En esa auténtica 'cueva' encontramos detalles como un estor cubre-equipaje que se repliega con sólo darle un toque, una toma de corriente, ganchos para bolsas, un do-

ble fondo y hasta una rueda de repuesto.

Bajo el capó la eficiencia de sus motores ha provocado que el consumo medio se reduzca en un 17 por ciento. La gama es conocida, ya que se trata de la misma que incorpora el 'hatchback', salvo la variante de acceso en gasolina de 60 CV.

Por lo tanto, pone en liza tres propulsores de gasolina con potencias que oscilan entre los 75 y los 110 CV, y

otros tres diésel, todos ellos 1.4 TDI, con 75, 90 y 105 caballos. El primero corresponde a la variante GreenLine, que presume de un consumo medio de 3,1 litros.

A nadie le extraña ya la incorporación de las mecánicas con tres cilindros, que hacen 'pleno' en el caso de los TDI y se contemplan en la variante 1.0 MPI de 75 CV, el único atmosférico. Para el cambio ganan por 'goleada' las cajas manuales de cinco relaciones, si bien las variantes TDI 90 CV y el TSI de 110 CV también se pueden combinar con un DSG de doble embrague y siete relaciones.

Como ocurre con su hermano menor, el Fabia Combi nace desde una nueva plataforma que le permite acceder a nuevas tecnologías en materia de seguridad, pero no es la modular transversal (MQB) que sí incorpora, por ejemplo, el Octavia.

Delante apuesta por un esquema McPherson, mientras que en la zaga monta un bra-



▲ No faltan detalles como el techo panorámico o el rascador de hielo en la tapa del depósito. Pero lo que sorprende es su enorme capacidad del maletero, con 530 litros... como mínimo.

PASO AL FRENTE EL INTERIOR SE REMATA CON MAYOR CALIDAD Y LA DINÁMICA TAMBIÉN GANA PUNTOS RESPECTO AL MODELO ANTERIOR



► El sistema MirrorLink permite conectar el teléfono con el vehículo y disfrutar de sus aplicaciones, entre ellas un sistema de navegación que resulta lento y algo confuso. No es lo mejor...

zo de torsión. Para neutralizar el mayor peso (24 kilos más que el Fabia) y su mayor capacidad de carga, los muelles y amortiguadores traseros se han revisado con unos tarados algo más firmes. Y a todo esto hay que añadir un ahorro en la báscula de hasta 61 kilos respecto a la generación anterior (pese a ser 10 centímetros más largo).

Tuvimos ocasión de rodar con el nuevo Fabia Combi por carreteras francesas y lo cierto es que al volante conviene porque el tacto general es muy agradable, la dinámica

es muy sólida y el salto cualitativo dado en el interior ha sido considerable.

Comenzamos con la versión 1.2 TSI de 90 caballos, un motor sumamente refi-

nado y con un capacidad de recuperación sorprendente. Nos gustó más que el 1.4 TDI con la misma potencia y un rendimiento notable, pero su naturaleza tricilíndrica le pasa factura en sonoridad y vibraciones respecto al TSI.

Tecnológicamente suma puntos al contemplar ahora elementos como un detector de fatiga del conductor, un control de presión de neumáticos, un asistente de arranque en rampa, un aviso de colisión con función de frenada de emergencia en ciudad, acceso y arranque sin llave, freno anticiclón múltiple, sensores de luces y lluvia...

El Fabia Combi llegará en abril, salvo el GreenLine, que lo hará a finales de año. Costará 800 euros más que el Fabia. Con descuentos y plan PIVE comenzará en 10.400 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 MPI	1.2 TSI 90 CV	1.2 TSI 110 CV	1.4 TDI 90 CV	1.4 TDI 105 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.197	1.197	1.422	1.422
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	75/6.200	90/4.400-5.400	110/4.600-5.600	90/3.000-3.250	105/3.500-3.750
Par máximo (mkg)/rpm	9,7/3.000-4.300	16,3/1.400-3.500	17,9/1.400-4.000	23,5/1.750-2.500	25,5/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual 6 o DSG 7	Manual 5 o DSG 7	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Tambores	Tambores	Discos	Tambores	Tambores
Neumáticos	175/70 R14	175/70 R14	185/60 R15	175/70 R14	185/60 R15
Peso (kg)	1.079	1.133	1.153	1.180	1.189
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.257/1.732/1.467	4.257/1.732/1.467	4.257/1.732/1.467	4.257/1.732/1.467	4.257/1.732/1.467
Capacidad del depósito (l)	45	45	45	45	45
Volumen del maletero (l)	530/1.395	530/1.395	530/1.395	530/1.395	530/1.395
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	11,0	9,6	11,3	10,2
Velocidad máxima (km/h)	175	185	199	184	196
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,7	4,8	3,4 (3,6 con DSG)	3,5



EL PRIMER CUPRA FAMILIAR EN 1996 NACEN LAS VERSIONES CUPRA, QUE POR PRIMERA VEZ LLEGAN A UN SEAT CON CARROCERÍA FAMILIAR

Padres y madres, enhorabuena. Seat acaba de estrenar su León ST Cupra, que se convierte en el familiar más excitante jamás fabricado por la firma española. No pierde un ápice de funcionalidad, pero gana un motor 2.0 TSI con hasta 280 CV que hará palpar el corazón de toda tu familia.



Si quieres saber más del Seat León ST Cupra entra en... www.m16.in/801



▲ El interior también tiene tintes deportivos y la iluminación ambiental varía en función del modo elegido desde el CUPRA Drive Profile.



◀ 2.827 euros cuesta el Performance Pack, con un equipo de frenos Brembo.

▶ Tres carrocerías, dos motores, dos cajas de cambio... En total ya hay nada menos que 12 variantes de León Cupra para elegir.



Enhorabuena papás

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Estábamos asimilando la llegada de la tercera generación del León cuando Seat nos sorprendía con la primera carrocería de tres puertas –SC– del compacto español. Poco después llegaron los familiares ST, las versiones Cupra, las 4Drive de tracción total, los aventureros X-Perience... Así, ha nacido una completa familia alrededor del Seat León, a la que ahora se suma este singular León ST Cupra.

Y es que Seat siempre ha

sido sinónimo de deportividad, lo que queda patente con sólo echar un vistazo a este familiar, que estrena paragolpes, doble salida de escape, llantas de 18 pulgadas,



▲ Los paragolpes, las salidas de escape o sus llantas harán que no pasemos desapercibidos con este deportivo 'disfrazado' de familiar.

los faros Full LED... Y si nos decantamos por los Cupra 280, además añaden llantas de 19 pulgadas o retrovisores negros, entre otros.

En el habitáculo recibe

los mismos asientos deportivos –hay unos baquets de competición opcionales–, los mismos relojes o el mismo volante con fondo plano que en el resto de los León Cupra. Pero este León ST Cupra no pierde un ápice de funcionalidad o amplitud frente al resto, ya que mantiene un maletero que oscila entre los 587 y los 1.470 litros de capacidad, por lo que hay espacio de sobra para el equipaje de toda la familia o para bicicletas, tablas de snow...

Para impulsar a este nuevo

León ST Cupra se ha optado por la misma mecánica que mueve al resto de integrantes de la 'familia' del León Cupra. Hablamos de un 2.0 TSI con sobrealimentación y doble inyección, que está disponible con 265 o con 280 caballos, aunque en los dos casos su par máximo es idéntico. Ambos propulsores se pueden combinar con un cambio manual de 6 marchas o con el DSG, también de 6 relaciones –los dos tienen, además, 'Start&Stop'–.

Todos alcanzan una velocidad máxima limitada a 250 km/h, pero los DSG arañan una décima a la hora de acelerar de 0 a 100 km/h gracias al 'Launch Control', función que permite aceleraciones

fulgurantes incluso con la familia completa a bordo.

Pero será el conductor de este León ST Cupra quien más disfrute al volante, ya que la

diversión y la eficacia está más que asegurada gracias a elementos como sus suspensiones independientes con control adaptativo DCC, la di-

rección progresiva, el diferencial autoblocante delantero VAQ, el CUPRA Drive Profile –permite elegir entre los modos Confort, Sport, Individual y Cupra, este último puesto a punto por Jordi Gené– o un potente equipo de frenos con cuatro discos ventilados.

Pero para los padres y madres más marchosos, Seat ofrece el Performance Pack, que suma neumáticos Michelin Pilot SuperSport Cup o un equipo de frenos firmado por Brembo.

Este familiar no debería tardar en llegar a los concesionarios, pero su precio se desconoce. La versión más accesible debería arrancar en 33.000 euros, sin contar un suculento descuento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 265	2.0 TSI 280
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	265 CV/5.350-6.600	280 CV/5.700-6.200
Par máximo/rpm	35,7 mkg/1.700-5.600	35,7 mkg/1.700-5.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. ó DSG 6 vel.	Man. 6 vel. ó DSG 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 340 mm	Discos vent. 340 mm
Frenos traseros	Discos vent. 310 mm	Discos vent. 310 mm
Neumáticos	225/40 R18	235/35 R19
Peso (kg)	N.D.	N.D.
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.535/1.816/1.430	4.535/1.816/1.430
Capacidad del depósito (l)	50	50
Volumen del maletero (l)	587/1.470	587/1.470
De 0 a 100 km/h (s)	6,2 (DSG: 6,1)	6,0 (DSG: 6,1)
Velocidad máxima (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,7 (DSG: 6,6)	6,7 (DSG: 6,6)

¿FAMILIAR Y DEPORTIVO? COMBINACIÓN INTERESANTE

Hace no muchos años, si pensábamos en un deportivo estábamos condicionados a una carrocería coupé. Ahora tenemos purasangres con traje sedán, monovolumen, SUV e incluso familiar, como es el caso del Seat León ST. De seguir así, esta combinación de carrocería práctica y un motor de altos vuelos estará más de moda que nunca, y más modelos se sumarán a los aquí presentes. Una pequeña delegación, pues fuera hemos dejado 'artefactos' de la talla del Audi RS4 Avant, Mercedes C63 AMG o Jaguar XFR-S Sportbrake.



▲ El nuevo Audi RS3 Sportback tiene un motor 2.5 TFSI de cinco cilindros y 367 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos.



▲ El Focus ofrecerá como hasta ahora el ST SportBreak con un motor 2.0 EcoBoost de 250 CV o diésel de 185. Desde 33.825 euros.



▲ 360 CV genera el 2.0 Turbo firmado por AMG del Mercedes CLA Shooting Brake. En 4,7 segundos pasa de 0 a 100 km/h.



▲ A falta de Astra OPC Sport Tourer, Opel ofrece el Insignia, con 325 CV de un 2.8 V6 Biturbo. Cuesta 46.350 euros.



▲ El acabado GT del Peugeot 308 SW sumará un motor 1.6 THP con 205 CV, que le permiten pasar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos.



▲ Por 32.290 euros tenemos el motor de este León ST Cupra, pero 'descafeinado' a 220 CV.



▲ 300 CV tiene bajo el capó el VW Golf R Variant, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. Costará unos 44.000 euros.



Norteamérica VW Golf y Ford F-150, triunfadores

El incombustible modelo de VW y la no menos exitosa F-150 de Ford han acaparando los títulos Coche y Camioneta del Año en Norteamérica (Estados Unidos y Canadá). Un galardón que VW recibe por segunda vez, tras el triunfo del Escarabajo en 1999, y la F-150 ha ganado en ocho ocasiones. El Salón de Detroit también ha sido escenario de la entrega del premio 'Coche Conectado' a Opel, que lo obtiene por segundo año consecutivo.

Aniacam Optimismo ante el año que empieza

Para Germán López-Madrid, presidente de Aniacam (asociación de importadores) y Volvo España, este año se podría llegar a las 950.000 matriculaciones si se mantienen los PIVE, aportación imprescindible para dejar la antigüedad del parque en torno a ocho años, la edad generalizada en países semejantes al nuestro. Para el presidente de Aniacam esos planes también impulsan las ventas de particulares, que deberán suponer el 58% de las matriculaciones cuando se llegue a 1,2 millones de matriculaciones que corresponden al mercado español y que se debería alcanzar en un par de años. En ese horizonte, a flotas correspondería el 26% de las matriculaciones y a las alquiladoras el 16%, dado que los vehículos de renting y empresa deben renovar sus parques de vehículos, que



PSA ORGANIZA SUS MARCAS EN ESPAÑA Bases para seguir creciendo

Rafael Prieto, el director general de las marcas de PSA para la Península Ibérica tiene listo el equipo que encabezará la nueva organización de Peugeot, Citroën y DS en España y Portugal. Un equipo que se deberá centrar en potenciar el posicionamiento de esas marcas, que conservarán identidad y especificaciones propias.

La nueva organización llega tras cerrar PSA Peugeot Citroën 2014 con un volumen de matriculaciones en España cercano a

las 153.000 unidades, que suponen un 16,2% más que el año anterior. Ese crecimiento está por encima del mercado español y es el doble de la subida experimentada por el consorcio francés en Europa. La cifra también nos coloca como el cuarto mercado mundial de PSA, por detrás de China, Francia y Reino Unido. Un lugar que, a la vista del crecimiento que se espera en 2015, podría convertirse en el tercer puesto, ascenso que se producirá a corto plazo, según Rafael Prieto,



están muy envejecidos. En el caso de los alquiladores, López-Madrid puntualiza que si Volvo quisiera doblar su participación en los 'rent a car' subiría su cuota de mercado al 1,1% frente al 0,9% actual.

Seat Récord de producción

«Hemos cerrado 2014 con el mejor volumen de producción de los últimos cinco años», aseguraba el presidente del comité de dirección de Seat, Jürgen Stackmann, resaltando haber recuperado los volúmenes de producción previos a la crisis al fabricar en 2014 en Martorell (Barce-

lona) 443.000 unidades, que suponen un 13% más que el año anterior y el mayor volumen de los últimos 12 años. En los 'Encuentros Seat', el máximo responsable de la marca española también destacó un aumento de 800 empleados el pasado año y la creación de 350 puesto indefinidos este mes de enero. En cuanto a la red de concesionarios, la intención es incorporar cien nuevos centros en 2015, la mayoría en Alemania y Reino Unido, para contar con 2.200 establecimientos en Europa. Stackmann se muestra especialmente satisfecho de estar al frente del mayor inversor industrial del país, pues han sido 2.600 mi-

que recuerda que somos el tercer país que más contribuye a la cuenta de resultados de PSA.

En 2015 el directivo español augura un crecimiento del mercado por encima del 10%, con turismos, todoterreno y comerciales ligeros sumando más de 1,1 millones de unidades. De ellas, adjudica 168.000 a las marcas del consorcio galo, de las que espera superen el crecimiento del mercado.

En su encuentro con la prensa, el máximo responsable de las marcas del grupo galo en la Península Ibérica, explicó que las redes de Peugeot y Citroën ganaron dinero en 2014, con una rentabilidad media del 1% en los centros de Peugeot y del 0,5% en los de Citroën. También apuntó que la red nacional tiene

capacidad sin aumentar de tamaño para satisfacer un mercado que se espera alcance 1,25 millones de unidades en dos o tres años. Sólo en el caso de DS, la



▲ Rafael Prieto, Director General de Peugeot, Citroën y DS para la Península Ibérica.

marca premium del grupo, hay previsto aperturas: los DS Store, a imagen de los que hay en Shanghai y París.

LOS NUEVOS DIRECTORES

Peugeot: Jorge Tomé
Citroën y DS: Pablo Puey
DS Brand Development: Olivier Quilinchini
Calidad y Performance Red: José Carlos Jiménez
B2B y VO: Eduardo Ajuria
Programación, Distribución y Logística: François Leclercq
Piezas y Servicios: Nicole Ithier
Comunicación y Relaciones Externas: José Antonio León Capitán
Gestión: Juan José Iglesias
Recursos Humanos: Rocío López

llones los destinados a ese apartado en 2009-2014 y de ellos 1.400 millones fueron para I+D+i.

Reorganización Ford estrena consejero delegado

La filial española se reorganiza para aprovechar su papel estratégico en la estructura productiva de Ford Europa y el crecimiento de la planta de Almussafes, reorganización que pasa por la vuelta de Jesús Alonso, que deja la dirección de marketing de producto en Ford Europa para dirigir la operativa comercial de Ford España



▲ José Manuel Machado



▲ Jesús Alonso

como consejero delegado. Su llegada permite a José Manuel Machado, hasta ahora presidente y consejero delegado, centrarse en las relaciones corporativas y gubernamentales de la empresa. Y como presidente, dedicarse de lleno a la fábrica de Almussafes y las oportunidades que genera la llegada de nuevos productos, cada día con mayor valor añadido.

el puntazo

El parte electrónico de accidentes hará más reales las estadísticas.

Con la llegada del nuevo año entraba en vigor el sistema que permitirá conocer en 24 horas los siniestros ocurridos en las carreteras con más datos de los que se disponía. Se trata de un parte electrónico, que elaborarán los agentes de la Guardia Civil, Policía Nacional y Policía Local cuando haya muertos o heridos de gravedad. La información permitirá determinar las causas y circunstancias de los accidentes, proporcionará estadísticas precisas y apoyará la investigación sobre mejora de la seguridad vial.

la imagen

Calor geotérmico para fabricar los Audi

Dos meses de perforación es el plazo previsto para alcanzar los 2.400 metros de profundidad necesarios para obtener agua caliente a cien grados Celsius. Será el pozo suministrador de la ultramoderna planta geotérmica, que proporcionará a la factoría de Audi en Győr (Hungría) la energía suficiente para cubrir el 60 por ciento de sus necesidades de calefacción. Es un paso en la prioridad de la marca alemana por conservar los recursos en los procesos de producción y avanzar hacia conseguir una fábrica sin emisiones de CO₂.



la frase

Matthias Rabe. Vicepresidente ejecutivo de I+D de Seat

«Seat es el primer inversor industrial de I+D+i en España y contar con el Centro Técnico nos permite estar preparados para afrontar los retos del automóvil del futuro».



en breve

NISSAN Y LA NASA
El fabricante nipón y el organismo americano unen fuerzas para desarrollar e implantar la conducción autónoma. A finales de año empezará a rodar el primer vehículo de estudio.

SYM Y LOS KIA
El fabricante de motocicletas y automóviles taiwanés producirá cuatro nuevos modelos Kia para el mercado local. El acuerdo se añade al que SYM mantiene desde 2002 con Hyundai.

PUNTO DE ATENCIÓN
La nueva oficina local de Tráfico en Alcalá de Henares facilitará los trámites a los habitantes de esa zona de la Comunidad de Madrid. Las instalaciones cuentan con centro de exámenes.

EL TIRÓN DEL MIRAI
En su primer mes de lanzamiento, la nueva berlina de pila de combustible de Toyota acumula 1.500 pedidos en Japón, cuando las previsiones para todo 2015 estaban en 400 unidades.

la cifra

10,14

millones de unidades vendió el Grupo VW el pasado año, cifra que representa un 4,2% de crecimiento sobre 2013 y adelanta cuatro años la consecución del objetivo previsto por el plan estratégico, que se está llevando a cabo para 2018. Un resultado que, como apunta el presidente de la corporación, Martin Winterkorn, se consigue a pesar de la complicada situación de mercado.

Nombramientos Nuevas funciones

Frank Torres añadirá la dirección de la planta de Ávila a sus funciones como consejero director general y vicepresidente de Operaciones Industriales de Nissan en España. Torres asume esa responsabilidad por la marcha de **Joan Busquets** a Sudáfrica, para dirigir las operaciones industriales de Nissan y hacerse cargo de la factoría que la compañía tiene en Pretoria. Al frente de la fábrica de Cantabria y el centro Emtisa, que también dirigía estará **Alan Johnson**, hasta ahora director de nuevos modelos de Nissan en el Reino Unido. En LeasePlan, **Alberto Sáenz** es el



▲ Frank Torres



▲ Joan Busquet



▲ Alberto Sáenz



▲ Raúl Gutiérrez

nuevo consejero delegado en sustitución de **Ignacio Barbado**, nombrado vicepresidente para Europa Central y Asia. Por su parte, Continental Tires España estrena responsable de comunicación y marketing, cargo que ocupa **Raúl Gutiérrez**.

Indemnización Factor de corrección más universal

Aunque no puedan justificar ingresos, los accidentados de tráfico en edad laboral también tendrán derecho al 10% que se aplica como factor de corrección a las indemnizaciones de víctimas en edad de trabajar. Ese precedente, que crea la Audiencia de Madrid con un caso presentado por Automovilistas Europeos Asociados (AEA), beneficia a personas como amas de casa, estudiantes o con baja laboral.

+ en www.fiatlikesu.eu



15 universidades europeas, entre ellas la Politécnica de Madrid, participarán en la segunda edición de 'Fiat Likes U', una iniciativa de la marca italiana que incluye, entre otras cosas, un servicio de coche compartido totalmente gratuito para los estudiantes de las universidades participantes y 15 puestos de trabajo remunerados como Embajador Fiat para gestionar el proyecto en cada universidad.

El proyecto se acaba de poner en marcha y continuará hasta el 20 de abril. Para acceder al coche compartido, los estudiantes sólo tienen que reservar su vehículo a través de la web de la izquierda. La flota de modelos a la que podrán acceder está compuesta por Fiat 500L Beats Edition, 500, Punto y Panda 4x4.



callejeros. Además, en la salida de la Estación de Atocha en Madrid, la marca ha reservado un espacio especial para dar a conocer su nuevo modelo urbano.

HYUNDAI I20 COCHE CALLEJERO
El arte callejero sirve de inspiración para la campaña de publicitaria del nuevo Hyundai i20. El anuncio ha sido rodado en Madrid y Barcelona y en el mismo participan reconocidos artistas

+ en www.opel.es

ANIVERSARIO OPEL



Si quieres saber más de los OPC de Opel entra en... www.m16.in/742

Desde el lanzamiento del primer modelo OPC de Opel han pasado 15 años. El primer Astra OPC montaba un motor 2.0 de 160 caballos y el actual equipa un propulsor de 2 litros turbo de 280 CV. En este tiempo habido versiones OPC del Astra, Zafira, Vectra, Meriva, Corsa e Insignia.



15 AÑOS DE MODELOS OPC

En 1999, Opel lanzó su primer vehículo con el 'apellido' OPC, un Astra equipado con un motor 2.0 con 160 caballos desarrollado en su centro de altas prestaciones (Opel Performance Center). Desde ese momento hasta ahora han pasado 15 años, tiempo en el que la lista de modelos OPC ha ido aumentando y en la que figura actualmente como máximo exponente deportivo el Insignia OPC de 325 CV.

Después del Astra, en 2001 las siglas OPC llegaron al Zafira, en el que debutó el turbocompresor, tecnología que está asociada desde ese momento a todos los modelos de altas prestaciones. En el monovolumen, el motor de 2.0 litros incrementó su potencia hasta los 192 CV, aunque ésta ha seguido creciendo hasta los 200 de la segunda generación del Astra OPC y después hasta los 240

y los 280 CV en el actual Opel Astra OPC. Además, Opel ha dedicado dos series especiales apodadas 'Nürburgring' (el Astra OPC de 2008 y el Corsa OPC de 2011), circuito en el que anualmente se ponen a prueba los modelos OPC y en el que en 2006 un Zafira OPC estableció una nueva marca para monovolúmenes compactos (8:54:38 minutos) que aún no ha sido batida.

+ en www.audishoppingworld.es

AUDI SHOPPING WORLD COMPRAR ES MÁS FÁCIL

Audi acaba de poner en marcha el nuevo portal de venta online, Audi Shopping World, donde los clientes podrán pedir accesorios originales o cualquier otro producto de Audi Collection las 24 horas del día. Además, la web ofrece la posibilidad de registrarse para descargar los ca-



+ en https://es-es.facebook.com/seat

SEAT

Todavía se puede ganar una de las experiencias gastronómicas, de nieve o de mountain bike que sortea Seat entre los que se apuntan a probar el nuevo León X-perience.

+ en www.mercedes-benz.es

MERCEDES BENZ

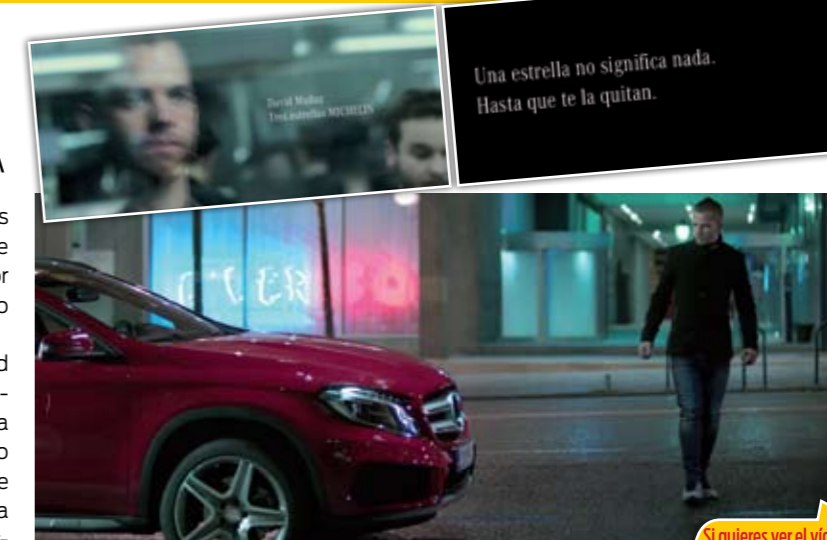
LA ESTRELLA PERDIDA

David Muñoz, uno de los chefs más reconocidos de nuestro país pero también uno de los más jóvenes y vanguardistas cocineros españoles, es el protagonista de la nueva campaña publicitaria, 'Algo se está cocinando en Mercedes'.

La campaña, que acaba de estrenarse en televisión, busca conquistar

a clientes más jóvenes y continúa la estela de modernidad iniciada por por: 'Algo está pasando en Mercedes'.

En esta ocasión, David Muñoz intenta restar importancia a lo que significa una estrella para él dentro del restaurante... hasta que sale a la calle y constante que la estrella de su Mercedes ha desaparecido.



Una estrella no significa nada. Hasta que te la quitan.

El chef David Muñoz, galardonado con tres estrellas Michelin, es el protagonista de la nueva campaña de la marca Mercedes Benz.

Si quieres ver el vídeo de David Muñoz y Mercedes entra en... www.m16.in/v366

+ en www.kia.es

KIA CEDE 107 VEHÍCULOS AL OPEN DE AUSTRALIA

NADAL PRUEBA EL COCHE DE LOS X-MEN

El embajador de Kia, Rafa Nadal, participó en la entrega de la flota de vehículos que la marca cederá al Open de Tenis de Australia y probó el coche de los X-Men.

En realidad, Rafa Nadal no sólo ha probado el nuevo Kia Sorento X-Men que la marca ha realizado en colaboración con la productora de la película, Twentieth Century Fox, sino que se ha convertido en un auténtico X-Men ayudando a salvar el mundo en el anuncio que la marca automovilística ha realizado para promocionar

el Open de Tenis de Australia, del que es patrocinador principal.

La marca ha entregado a la organización del evento una flota compuesta por 107 vehículos de los modelos Sorento y Carnival, que servirán para el traslado de jugadores, técnicos, etc... durante los días que se dispute el Open de Tenis.



Rafa Nadal protagoniza el anuncio de Kia en el Open de Tenis de Australia (Del 19 de enero al 1 de febrero). La marca ha cedido 107 vehículos a la organización para el transporte de técnicos y jugadores.

Si quieres ver el vídeo de Rafa Nadal y Kia entra en... www.m16.in/v370



+ en www.bmw-motorrad.es

ATENTOS A...

25/01 La 2 de TVE emite 'Diario de un nómada', una serie de 13 capítulos en la que Miquel Silvestre recorre en una BMW R 1200 GS diez países de Sudamérica.

+ en www.forzamotorsport.es

FORD GT

COCHE DE PORTADA

El nuevo superdeportivo Ford GT será la imagen (y se podrá conducir) de portada del videojuego 'Forza Motorsport 6'. Este modelo está equipado con el motor Ecoboost más potente fabricado hasta la fecha, un V6 biturbo de 600 caballos. El juego, que se desarrolla para la



+ en www.volkswagen.es

NAVEGADORES

TomTom es la compañía elegida por el Grupo Volkswagen para equipar de mapas a los navegadores de sus coches. La colaboración comenzará a mediados de año.



◀▶ Ogier, Latvala y Mikkelsen estarán, de nuevo, al volante de los Polo R WRC. El 75 por ciento de los componentes son nuevos para ganar ligereza y robustez, y Volkswagen ha incrementado la potencia del motor a 318 CV.



Todos contra Ogier

Volkswagen Motorsport lleva dos años dominando con superioridad casi insultante el Mundial de Rallys. Básicamente, es el resultado de combinar el piloto más en forma del momento, Sebastien Ogier, con el coche más completo, el Polo R. Y si el francés parece dispuesto a marcar toda una época del WRC, tal y como hizo su compatriota Sebastien Loeb, el equipo alemán no parece tampoco dispuesto a bajar la guardia. De hecho, ha presentado para su estreno en el Montecarlo un coche totalmente renovado. Lo más llamativo está en su decoración, pues el color blanco da paso al azul, pero lo más importante está dentro, pues el director del equipo, Jost Capito, anunciaba hace unos días que el 75 por ciento de los componentes del

El Mundial echa a andar, un año más, con el imprevisible Montecarlo. El binomio formado por Ogier y el mejorado Volkswagen Polo parte como favorito, pero le plantarán cara Hyundai, Ford y Citroën, esta última reforzada con un tal Loeb.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



Polo R 2015 son nuevos o han sido revisados para que resulten «más simples, más ligeros y más fuertes». Además, el motor gana potencia –ahora se anuncian 318 CV–, aunque la mayor innovación es la nueva transmisión de accionamiento hidráulico con leva de cambio en la columna de dirección.

Junto a Ogier

◀▶ El cántabro Dani Sordo –junto a estas líneas– y el belga Thierry Neuville –a la izquierda– pilotarán el Hyundai en los 13 rallies. A mitad de temporada usarán ya el coche basado en el nuevo i20 Coupé.



volveremos a ver al finlandés Jari-Matti Latvala, cuyo final de temporada en 2014 anima a pensar en una lucha más igualada frente a su compañero francés, y al noruego Andreas Mikkelsen, que empezará el año con un Polo 2014 pero adoptará la nueva máquina en primavera, coincidiendo con el Rally de Portugal.

Será más o menos entonces cuando Hyundai estrene su nueva montura, basada ya en el nuevo i20 Coupé, pero hasta entonces la marca coreana seguirá contando con el i20 2014 para que el belga Thierry Neuville y el español Dani Sordo planten cara a Volkswagen. En este segundo año en la especialidad, Hyundai Motors-



◀▶ Ostberg –derecha– y Meeke –izquierda– vuelven a ser los pilotos oficiales de Citroën. El campeón FIA Junior WRC, Lefebvre, participará en un mínimo de 10 pruebas, y Loeb estará en el 'Monte'.



port debe seguir progresando, y para ello ha incrementado su ofensiva, pues los dos pilotos punteros del equipo estarán presentes en las 13 pruebas. Además, contarán en algunas citas del WRC con el apoyo del holandés Kevin Abbring, un piloto de 26 años –corrió el año pasado con Peugeot el ERC– que también colaborará en el desarrollo del nuevo modelo tras la salida del equipo de Hanninen y Bouffier.

Citroën confía también sus DS 3 oficiales, que siguen bajo

los colores de Abu Dhabi, a los mismos pilotos que el año pasado: el británico Kris Meeke y el noruego Mads Ostberg. No obstante, en el Rally de Montecarlo la firma francesa contará con un colaborador de excepción, pues el nueve veces campeón del mundo de Rallys, Sebastien Loeb, tendrá también su propio DS 3. Y eso es tanto como hablar de un segundo favorito para la victoria en el 'Monte', donde no son pocos los que prevén un duelo 'Seb-Seb'. Citroën contará también en esta

primera cita, y en un mínimo de nueve más, con el joven Stéphane Lefebvre, campeón FIA Junior y de la clase WRC3 en 2014.

En cuanto a Ford, la presencia de los Fiesta RS privados estará protagonizada por el equipo M-Sport, que este año tendrá como pilotos al estonio Ott Tänak y al galés Elfyn Evans, que acudirán a las 13 pruebas. Además, Robert Kubica lo seguirá intentando, esta vez bajo el patrocinio de la petrolera Lotos.

CALENDARIO Las 13 citas del WRC 2015

Tras sólo 68 días de 'descanso', el Mundial de Rallys empieza de nuevo.

Montecarlo	22-25 de enero
Suecia	12-15 de febrero
México	5-8 de marzo
Argentina	23-26 de abril
Portugal	21-24 de mayo
Italia	11-14 de junio
Polonia	2-5 de julio
Finlandia	30 de julio-2 de agosto
Alemania	20-23 de agosto
Australia	10-13 de septiembre
Francia	1-4 de octubre
España	22-25 de octubre
Gran Bretaña	12-15 noviembre



◀▶ M-Sport cuenta esta temporada para pilotar sus Ford Fiesta con Ott Tänak y Elfyn Evans. Robert Kubica usará la misma montura, pero bajo los colores de Lotos.





COMA Y LAIA HAN DEMOSTRADO QUE EL DOMINIO ESPAÑOL SOBRE DOS RUEDAS NO SÓLO TIENE QUE VER CON LAS CARRERAS EN CIRCUITO

Dos ruedas para entrar en la leyenda del Dakar

Marc Coma y Laia Sanz han logrado un éxito espectacular en un durísimo Dakar. El primero, con el récord de Stephane Peterhansel a tiro ya de una sola victoria. La segunda, con una increíble novena posición final, el mejor resultado de una mujer desde la primera edición de 1978.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com Fotos: DPPI

«Lograr una quinta victoria es algo que nunca pensé que pasaría en mi vida». El triunfo de Marc Coma en el pasado Dakar estaba dotado de un singular valor porque igualaba las cinco de Cyril Neveu y Cyril Despres. Tan sólo Stephane Peterhansel les supera con un triunfo más. Queda por ver si el piloto catalán intentará igualar al francés. Pero, de momento, Marc Co-

ma ha entrado en la leyenda. «Hay pilotos que sólo saben ganar, y él es uno de ellos», decía de él el propio Despres, su rival de tantos años, tras ver igualados sus registros en la categoría de motos. Para Coma, como luego manifestaría al terminar, igualar a su gran rival durante tantos años suponía una gran satisfacción, y hasta cierto punto, sacarse una espina clavada.

Porque ambos han dominado el mundo de los raids de forma absoluta en la última década.

Fue una victoria extremadamente dura de conseguir. No como en 2014 cuando el piloto de KTM controló la carrera desde la jornada de descanso. Por el contrario, la pasada edición «fue muy exigente, y a un ritmo muy elevado», con un nivel medio de dureza superior al de



▲▼ Laia Sanz ha logrado un éxito histórico, la mejor clasificación de una mujer en la historia del Dakar. Y Marc Coma, con su quinto título, se queda a un solo triunfo del récord de Stephane Peterhansel.



pasadas ediciones, y con Honda someténdole a una extrema presión. Quizás por ello Coma se mostraba tan exultante en la línea de meta de Baradero.

Quien comenzara como mochilero de Nani Roma en su victoria de 2004 ha confirmado una vez más en el Dakar un nivel extraordinario. «Un libro de experiencia y sabiduría», como decía Toby Price, tercer clasificado final. Porque en este Dakar, Coma confirmó que domina todos los registros: punta de velocidad cuando fue necesario, ritmo medio muy elevado, extraordinaria capacidad para la navegación, y fría men-

te estratégica en los momentos clave.

Coma posee un talento que le permite un elevado ritmo y la suficiente capacidad cerebral libre para analizar los mil y un factores de la conducción en dos ruedas. La dinámica del actual Dakar, especialmente su duelo con Joan Barreda, así lo confirmó.

El Dakar comenzó con el pie cambiado para Coma en la etapa de San Juan. La dureza del terreno, las elevadísimas temperaturas y la gran distancia del recorrido cronometrado (por encima de los 500 kilómetros) destrozaron su goma

trasera. Los últimos kilómetros tuvo que hacerlos muy despacio. «Llegar fue ya una victoria», declaraba al término de la jornada. Perdió 12 minutos frente a Joan Barreda.

Comenzó entonces un duelo muy intenso entre ambos pilotos hasta la primera jornada maratón. Coma se vio obligado a cambiar su estrategia y endurecer el ritmo. Pero, día tras día, Barreda se colocaba a su estela y le dejaba abrir pista. Era un juego de gato y ratón, donde Coma intentaba desgancharse e inducir a error al castellanense. Pero el piloto de Honda se pegaba como una la-

pa, y cada jornada ambos ganaban o perdían alrededor de dos minutos según el orden de salida.

Un marcaje entre ambos impresionante, donde ninguno de los dos pilotos cometió un error, hasta que llegó el primer golpe de efecto en la séptima etapa, de Iquique a Uyuni. En la primera parte de la etapa maratón Barreda se colocó por delante de Coma al salir de un pueblo. Por ello cogió un inesperado agujero que le lanzó por los aires, así como algo más de seis minutos de su ventaja sobre Coma. «No sé cómo la moto y el piloto pudieron seguir

AL-ATTIYAH ESTABA EMPEÑADO EN GANAR EN 2015. PROBÓ TODOS LOS COCHES CON POSIBILIDADES ANTES DE DECIDIRSE POR EL MINI



NASSER AL ATTIYAH De principio a fin

Tras varios experimentos con otras monturas en las últimas ediciones, el ganador de 2011 (Volkswagen) Nasser Al Attiyah, buscó su segunda victoria a toda costa en 2015. Para ello, antes había probado durante la temporada todos los coches que consideró aspirantes al triunfo. También el Toyota Hilux, que terminó segundo. Y se decidió por el Mini. El abandono de Roma le dejó el camino libre y no desaprovechó la oportunidad.

El qatarí ganó dos etapas el pasado año y terminó tercero, con una sanción de más de una hora. Este año contrató los servicios de X Raid y Sven Qandt, a quien ya conocía en el pasado. Y cumplió a conciencia. Desde la primera etapa se puso líder, posición que perdía por dos minutos de sanción por exceso de velocidad en un control. Pero al día siguiente recuperó una posición que mantuvo durante toda la prueba, algo que no resulta nada frecuente en un Dakar.

Pasó dos días malos –físicamente– por el mal de altura de Bolivia. Pero no cometió grandes errores de navegación y su ritmo fue insuperable. La fiabilidad que falló a Roma no faltó en su montura. Incluso en las jornadas finales conseguía victorias (al final cinco) abriendo pista. Sin duda, en cuatro ruedas ganó el mejor.

En los quads el triunfo fue para el polaco Rafal 'Super' Sonik, tras una gran lucha con Ignacio Casale (avería mecánica), e Ignacio Lafuente (accidente) que sucumbieron en el Salar de Uyuni por avería mecánica.

En la categoría de camiones, Kamaz no tuvo rivales en 2015, y nunca se produjo el esperado duelo con Iveco. Tres de los cuatro camiones se subieron al podio, y el cuarto acabó en quinta posición. La victoria fue para el joven de 28 años Ayrat Mardeev, tercero en 2013, y que tuvo que abandonar la pasada edición.



Peterhansel fue el mejor del equipo Peugeot, pero no pudo terminar entre los 10 primeros.



▲◀ En camiones, dominio de Kamaz, que copó el podio con Mardeev en primera posición. A la izquierda, el Iveco de Stacey, que fue el mejor clasificado, sexto, de su equipo.



La victoria en la categoría de quads fue para Rafal Sonik.



▲◀ El equipo Honda trabajó duro para vencer a Coma. Joan Barreda estuvo cerca, pero no pudo luchar por la victoria.

Tras quedarse Barreda sin posibilidades, tomó el testigo su compañero Paulo Goncalves, que finalmente fue segundo.



▲ Segundo en la general fue el sudafricano Giniel de Villiers, con Toyota; pero nunca pudo discutir la victoria de Al-Attiyah.



▲ La tercera posición del podio fue para el polaco Krzysztof Holowczyc, a más de una hora y media del piloto de Qatar.



Nasser Al-Attiyah ha dominado la carrera de principio a fin.

en carrera», comentaría luego el catalán, testigo directo del accidente. Barreda pudo arreglar el destrozado manillar de su moto pero al día siguiente, en la lotería del paso por el Salar de Uyuni, el motor del piloto de Honda cedió ante la pasta formada en el motor por la sal húmeda. Como estuvo a punto de caer por la misma razón. Tuvo más suerte.

A partir de ese momento y hasta el final, con otra etapa

maratón incluida, no bajó la tensión para Coma, quien se había quedado sin mochilero al abandonar su compañero Jordi Vilandoms en el Salar. La diferencia entonces con Goncalves no llegaba a los seis minutos. El mínimo error de pilotaje, navegación o mecánico podía dar al traste con el triunfo. Los pilotos de Honda se apoyaban mutuamente en el cambio de motores. El portugués recibió el de Barreda, pero también al-

SAINZ Y PEUGEOT NO ESPERABAN LUCHAR POR LA VICTORIA



SAINZ Y PEUGEOT

El león no enseñó sus garras

Desde 2006, Carlos Sainz abandonó tres veces por accidente en el Dakar, dos en estas últimas ediciones, y ambas dando vueltas de campana. Junto con Lucas Cruz en su primer año con Peugeot, tanto la experiencia de la pareja española como la del fabricante francés resultó desafortunada. No se esperaba luchar por la victoria pero quizás tampoco un resultado global como el obtenido en el pasado Dakar.

En la cuarta jornada Sainz y Cruz llegaron a situarse a un minuto del podio. Sin embargo una avería en la presión del turbo dejó a la pareja española parada durante horas. Ya sin opciones, en la siguiente etapa de Copiapó a Antofagasta, entró en juego ese cúmulo de obstáculos que se plantean en el Dakar cuando se cae en el pozo de la clasificación. Sainz y Cruz salían a la etapa prácticamente sin dormir, tras el esfuerzo del

día anterior. Los adelantamientos a vehículos más lentos y el polvo incrementaban también el índice de riesgos. El español seguía imprimiendo un fuerte ritmo para ganar experiencia e información con el 2008, pero pagó el precio de todo lo anterior al pasar por encima de una piedra oculta en el polvo cuando intentaba adelantar a un quad.

En todo caso, el Dakar fue también una dura píldora a digerir para Peugeot. Ya pronto se comprobó que el singular concepto plasmado en el 2008 DKR no resultaba tan rápido, y tampoco tan efectivo como se deseaba. La débil fiabilidad mecánica entraba dentro de lo previsible, aunque los problemas fueron numerosos para los tres vehículos franceses. Peterhansel acabó fuera de los diez primeros, con equipos modestos por delante y a más de cinco horas del ganador. Después, en el puesto 32.

Afortunadamente se pudieron



▶▶ Sainz tuvo que retirarse tras un accidente con varias vueltas de campana incluidas. El equipo Peugeot acusó problemas de juventud en su coche.



acumular muchos kilómetros con los dos coches que terminaron el Dakar. Hasta dónde el 2008 DKR puede y debe ser modificado es algo que deben estudiar los in-

genieros franceses. Peugeot ha comprobado la enorme pendiente por delante para escalar y disputar la victoria en el Dakar.

go más de un cuarto de hora de penalización, y con pocas jornadas para recuperar. Desde el Salar de Uyuni a Buenos Aires, aguantando la presión y dosificando magistralmente las diferencias, Marc Coma se fue hacia la leyenda. Pero otra se estaba forjando por detrás.

«La clave ha sido disponer de una gran moto, haber podido entrenar más que otros años, haber hecho dos carreras de preparación, tener la dosis de suerte que se necesita porque en el Dakar pasan muchas cosas, no haber sufrido caídas (hasta el último día), cuidar la mecánica, haber acertado en la navegación y haber incrementado mi ritmo en moto». Así resumía Laia Sanz los factores que la llevaron a lograr una de las mayores proezas en la historia del Dakar. Porque desde 1978 ninguna mujer consiguió terminar entre las diez primeras, y para ma-



El australiano Toby Price completó el podio en la categoría de motos.

yor mérito, en una prueba de extraordinaria dureza.

Sanz ya se había ganado un puesto en el equipo Honda porque ya en 2014 había terminado decimosexta. Y la catalana elevó el listón a cotas que parecían impensables en este su quinto Dakar. Incluso perdió el octavo puesto en los últimos kilómetros de la prueba por una caída que le hizo perder unos minutos.

En la segunda y demoledora etapa de San Juan, donde la deshidratación fue la tóni-

ca general al rodarse durante más de seis horas por encima de los 40 grados, Sanz terminó decimosexta e incluso fue tercera entre dos controles de paso. La dureza de la jornada la obligó a bajar el ritmo en los cien kilómetros finales, y aún así quedó a 23 minutos del ganador de la etapa. Ya situada entre el decimoquinto y vigésimo puesto de la general, Sanz se superó a sí misma en la etapa del Salar de Uyuni. Segunda jornada de la etapa maratón (los pilotos realizan su propia

asistencia mecánica) y a 4.000 metros de altura, la lluvia y las bajas temperaturas obligaron a neutralizar la etapa en el kilómetro 378. Aquel día abandonaron tantos pilotos como en la segunda jornada, pero Sanz fue quinta y llegó a rodar incluso tercera a 44 segundos del primero cuando sólo faltaban 38 kilómetros para el final. Poco faltó para que hubiera podido convertirse en la primera mujer que gana una etapa en motos en el Dakar. «¡No puedo creerlo!», decía con admiración la propia Laia Sanz en Twitter al acabar la etapa. Tan increíble como fue su noveno puesto final. Y sin olvidar tampoco a Rosa Romero, la esposa de Nani Roma, segunda en la categoría femenina y que logró terminar su primer Dakar.

«Estoy muy feliz por la carrera que he hecho y por un resultado que no hubiera soñado jamás». ¿Y cuántos hubieran apostado por algo así?

Índice GEOM

BMW Y EL GOLF DOMINAN EN LA RED

BMW como marca y el Golf han sido en 2014 los más valorados por los internautas españoles, según el GEOM Index, que procesó más de 352.500 textos relacionados con la automoción aparecidos en las principales páginas de motor y redes sociales mediante la potente herramienta de procesamiento semántico-lingüístico, que permite ponderar a través de los comentarios en la red la notoriedad y la valoración que los usuarios dan a las compañías automovilísticas y sus coches. El liderazgo de la marca y el compacto alemanes confirman su hegemonía en buena parte de los meses del año, un ejercicio en el que BMW no se bajó del podio de los mejores avivada su notoriedad por la llegada de i8, M4 Cabrio y Coupé y M3 berlina. Gracias a esas novedades, la marca bávara suma 79,89 puntos, siete más que Audi, considerada en 2013 por los internautas la segunda mejor firma; posición que repite tras el sprint del último semestre y el primer puesto mensual de su historia alcanzado en diciembre. En una tercera plaza, y a sólo dos puntos del fabricante de los cuatro aros, aparece Mercedes-Benz (71,85 puntos), quedando Volkswagen (69,44) en cuarta posición del ranking general y primera de las generalistas, apoyado su dominio por el carismático Golf. Por detrás, Ford (65,09), Hyundai (61,30), que llegaron

a liderar en algún momento la tabla general, se imponían a Peugeot (57,71), Kia (54,84), Renault (54,80) y Seat (54,68), las tres últimas prácticamente empatadas.

Con 75,57 puntos el VW Golf destaca como coche del año 2014 para los internautas españoles, que también muestran un alto interés por la versión R. Asimismo, el León más deportivo, el Cupra, acaparó gran número de menciones, ayudando al compacto de Seat a ser el segundo modelo más valorado (68,89 puntos). La tercera plaza la ocupa el Ford Mustang (61,38 puntos), por delante de Mercedes-Benz SLS AMG (60,93) y BMW i8 (60,58), otros modelos espectaculares. Las diez primeras posiciones las completan Toyota FT-1 Concept (primer prototipo de la lista), Mini Cooper, Lexus RC F, BMW M4 Cabrio y Citroën C4 Cactus (de 57,84 a 56,39 puntos).



Ganvam

ALERTA CONTRA LOS TIMOS EN EL TALLER

La proliferación de talleres ilegales lleva a Ganvam (vendedores y reparadores de vehículos a motor) a indicar al usuario cómo evitar malas experiencias con la reparación del vehículo. El primer aviso es no confiar en las instalaciones que carecen de la placa-distintivo y buscar uno especializado en el problema que atañe al coche (mecánica, electricidad...). También se recomienda reclamar el resguardo del depósito, pedir presupuesto por escrito y exigir la factura, que habrá que presentar si hay que usar la garantía. Ganvam recuerda que los recambios deben ser nuevos y en el caso de usados es imprescindible la autorización del cliente. Como colofón, se apunta que el orden y la limpieza dice mucho del negocio, que la transparencia con el cliente debe ser máxima y que el libro-taller al que sólo podrán acceder los centros autorizados serán una pista muy útil de la profesionalidad.



Iveco

Dominio en el mercado español de industriales

La marca de CNH Industrial mantenía en 2014 el liderazgo en industriales de más de 3,5 toneladas, anotándose además las mayores ventas en todos los segmentos. En un año en que en España se matricularon 32.375 industriales y comerciales de más de 3,5 toneladas (+27 por ciento sobre el ejercicio anterior), Iveco incrementaba sus ventas un 24,3 %, copando el 20,9 % del

mercado. Pese a afianzar 2014 el crecimiento iniciado en 2013, tras los fuertes descensos de años anteriores, el volumen de matriculaciones en España sigue siendo muy bajo para el potencial del país. Lo apunta Gaetano De Astis, el director de Iveco para España y Portugal, que también reflexiona sobre la irregular evolución de las matriculaciones en el año que acaba de terminar.

Placa de advertencia

Ayuda a evitar atropellos y aumenta la seguridad vial

Es una señal preventiva de atropellos, que se denomina placa de advertencia PF y ha sido desarrollada para mejorar la seguridad del automovilista parado en el arcén al obligar al resto de conductores a respetar el espacio de separación cuando al rebasar el coche que está detenido.

Y, como de seguridad se trata, un imán permite poner con facilidad la placa desde el interior, antes de vestir el chaleco y colocar los obligatorios triángulos. Además, supera en efectividad al triángulo por estar en el horizonte visual del que llega por detrás y ofrecer mayor eficacia en condiciones de baja visibilidad, pues está fabricada en materiales retrorreflectantes.

Su inventor es Leonardo Norte, pediatra del Hospital Virgen de la Arrixaca (Murcia), que asegura que el producto cumple la normativa internacional sobre señales de uso en circulación, aunque, como se utiliza con el automóvil detenido no está sujeta a esa reglamentación.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo -aunque con un número reducido de datos- que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo.

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

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

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

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

CITROËN PureTech 68 para el C3

El motor tricilíndrico PureTech de 68 caballos, adaptado a la normativa Euro6, llega a la gama del C3 asociado a los acabados Attraction y Tonic. Es el escalón de acceso en gasolina al utilitario francés, que destaca en consumo, eficiencia y ecología, puesto que marca 4,3 l/km en ciclo mixto y unas emisiones de 99 g/km de CO2.



VTi 68 Attraction: 10.650 €
VTi68 Tonic: 11.850 €

de conductor y pasajero y laterales delanteros, desde el acabado más básico, que se puede completar con el Pack Attraction, que cuesta 975 euros e incluye aire acondicionado, radio CD MP3 con mandos al volante y toma de audio.

VISA BP- DESCUENTO EN LOS SEGUROS CASER

Contratar un seguro de automóvil o moto con Caser conlleva un descuento exclusivo del 20% para los titulares de la tarjeta Visa BP. La condición para beneficiarse de esa reducción es consumir el mes anterior a la contratación de la póliza, al menos, 75 € de carburante en las estaciones de servicio españolas de BP.

Abarth Importador: Fiat Auto España

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

Alfa Romeo Importador: Fiat Auto España

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

Audi Importador: Volkswagen Audi España

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

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

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

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like D A6 Avant, D A6 Avant 3.0, etc.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Además de la incorporación de cinco Leaf y un e-NV200 a la flota de Pascual, el acuerdo firmado con Nissan contempla la creación de una mesa de trabajo sobre movilidad sostenible con encuentros a los que se invitarán a entidades publicas y privadas relacionadas con esta movilidad y la seguridad vial.



INFINITI QX70 S-Design, por 66.850 €

Ya está en el mercado español la edición S-Design del QX70, una versión que añade a un precio especial de lanzamiento (66.850 euros) un equipamiento adicional valorado en 12.000 euros. Con una estética renovada, el QX70 S-Design se distingue por el negro cromado en parrilla, bordes de antinieblas, rejillas de ventilación lateral, faldones laterales y matricula trasera. El acabado ahumado de los faros y las llantas de aleación de 21 pulgadas y seis radios



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

Main table of car models and prices, including models like D X3 xDrive35d, G VOLT V4, D ORLANDO 1.8 LTZ, etc.



Importador: Chevrolet España S.A. Auto Europa, 7ª Paralela Empresarial La Moraleja, 28046 Alcobendas (Madrid). *Teléfono: 902 333900. *Garantías: 3 años/100.000km. **Precio de venta con IVA incluido. *Web: www.chevrolet.es

Table of Chevrolet car models and prices, including SPARK 1.0 16v LS, SPARK 1.0 16v S, SPARK 1.0 16v LT, etc.



Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Orotario, Esquina 62, 28007 Madrid. Teléfono: 90560100. Garantías: Dos años sin límite de km. Se aplican 100.000km para elementos básicos y 150.000 km para los demás. *Web: www.citroen.es

Table of Citroën car models and prices, including C10 Collection, C10 Seduction, C10i Seduction, etc.



Importador: Bentley Cars Spain Motor, C/ Antonio Maura, 18, 28004 Madrid. *Teléfono: 90660183. *Garantías: Tres años o sin límite de kilómetros. **Red de postventa: en todos los puntos de asistencia a toda España. *Web: www.bentleymotors.com

Table of Bentley car models and prices, including CONTINENTAL GT Convertible V8, CONTINENTAL GT V8, CONTINENTAL GT V8 S, etc.



Importador: BMW Iberica, S.A. Avenida de Burgos, 18, 28030 Madrid. *Teléfono: 933050575. *Garantías: Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa: en todos los puntos de asistencia a toda España. *Web: www.bmw.es

Table of BMW car models and prices, including E-B, B-REX, D-14d, D-14d, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like C4 Picasso 1.6 HDi 90cv Attraction, Dacia Sandero, etc.

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

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

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

HERTZ
REBAJAS DE INVIERNO
Para las reservas realizadas antes del 30 de enero, en más de cien países entre los que no se encuentran Estados Unidos y Canadá, Hertz ofrece hasta un 25% de descuento en el alquiler de un vehículo. Además, las unidades de la Prestige y Fun Collection se pueden beneficiar del seguro 'Marca y Modelo Garantizado'. En 2014 la alquiladora abrió más de 80 nuevas oficinas en Europa.

FORD
Un stock a muy buen precio
Hasta el 31 de enero se puede conseguir alguna de las 1.500 unidades de Ka y Fiesta (con excepción del ST) que integran el 'Final de Stock' de 2014 de Ford. Con esa promoción, el Ka 1.2 Auto-Start-Stop, con paquete Urban (aire acondicionado y radio CD MP3) incluido se puede conseguir por 6.290 euros con PIVE y pago aplazado. Si se trata del Fiesta, también contando con PIVE y financiación, el precio del 1.2 de 60 caballos tres puertas SYNC Edition, con paquete Techno SYNC AppLink, que permite controlar las aplicaciones del smartphone con la voz, baja a 8.690 €.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comparador gratuito de precios de coches nuevos
en distintos concesionarios
Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.

Siguenos en:
www.cochesyconcesionarios.com
902 363 167

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Lexus and Mazda.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Mercedes and Maserati.

Table listing car models and prices in euros, categorized by fuel type (Gasoline, Diesel, Hybrid, Electric, Plug-in Hybrid). Includes sub-sections for Mini, Mitsubishi, and Nissan.

Table listing car models and prices in euros, categorized by fuel type (Gasoline, Diesel, Hybrid, Electric, Plug-in Hybrid). Includes sub-sections for Opel and various other models.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Peugeot and Renault.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Rolls Royce and Seat.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

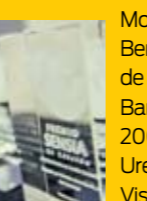
La lista más completa en preciosdechocch.motor16.com

Table listing car models, fuel types, and prices. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Models range from Skoda Fabia to Smart ForTwo.

MERCEDES-BENZ

PREMIOS SENSIA 2014

Nueve concesionarios y talleres autorizados españoles recibieron los Sensia 2014, el galardón que concede Mercedes-Benz a los puntos de su red que destacan en la gestión sostenible.



Motor, Mercedes-Benz Retail de Madrid y Barcelona, Motor 2002, Stern Motor, Ureta Motor y Visauto.

RENAULT

El Espace ya tiene precios

Tres motores y tres niveles de equipamiento integran la gama del nuevo Espace, que ya está disponible en los concesionarios españoles con cinco posibilidades de elección, puesto que hay una única oferta de gasolina (asociada a la nueva caja automática de doble embrague EDC y siete marchas) y los diésel se ofrecen con dos acabados, con caja manual de cinco velocidades el 130 CV y la EDC de siete relaciones el de 160 CV.



modularidad 'One Touch'

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdechocch.motor16.com

Table listing car models, fuel types, and prices. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV). Models include Dacia, Peugeot, Citroen, and Opel.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Dacia Duster and Peugeot 2008.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Citroen C4 and Opel Astra.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Peugeot 2008 and Citroen C4.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Opel Astra and Opel Ampera.

Subaru

Importador: SsangYong España S.A. (Montabes) Poble 2004 Madrid. Teléfono: 913030910. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: www.subaru.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Subaru BRZ and XV.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Subaru Forester and Legacy.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Subaru Outback and Xivion.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Alto and Jimny.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Suzuki Swift and SX4.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Swift and Golf.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Golf and Passat.

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

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

ARVAL

MÁS SERVICIOS

Además del aumento de la colaboración con su Red Prioritaria de Concesionarios para mejorar los servicios al cliente final, la compañía del Grupo BNP Paribas también sienta las bases para facilitar el renting a las pequeñas y medianas empresas.

Se trata de un programa de planes segmentados por servicios adaptados a las necesidades y flexibilidad de cada negocio.



Aprovecha el momento

JAGUAR

XF: excelente precio este mes

Hasta el 31 de enero es posible conseguir un XF por 39.950 euros o por 42.835 euros si se prefiere la carrocería familiar, que presenta un espacio de carga de 1.675 litros. Es el precio estipulado en la vigente promoción, que supone un interesante descuento sobre los 47.995 y 50.850 euros, respectivamente, que marca la tarifa oficial para el XF 2.2 diésel Classic, la versión ofertada. La oferta exige financiar un mínimo de 20.000 euros durante, al menos, dos años, y la versión elegida dispone de Sequential ShiftTM, la transmisión automática de ocho marchas de Jaguar, sistema Inteligente 'Stop/Start', arranque sin llave y asientos delanteros eléctricos en piel Bondgrain y Suedecloth.



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

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

Main table for the second car price list, containing a wide range of car models and their specifications.



PRECIO DE LA RECARGA EN UN ELÉCTRICO

Juan Luis García

Quisiera saber el precio de un 'repostaje' de ocho horas en un vehículo eléctrico para recargar las baterías al cien por cien. La energía se consigue, supongo, de las centrales eléctricas, que no me parecen tan limpias. ¿Tienen datos? ¿Cuál es la vida media de las baterías y cuánto cuestan?

RESPUESTA

Vamos a comenzar por el final. El precio de las baterías oscila dependiendo del modelo y del número de celdas que la propia batería lleve, por eso el abanico de precio es amplio. Pero para que te hagas una idea pueden llegar a rondar la mitad del precio del propio vehículo. Dicho esto, la vida útil de una batería ronda los diez años, pero a lo largo de ese ciclo van perdiendo capacidad. De todas formas desde que son de ion-litio se ha superado de manera sobresaliente el efecto memoria que lastraba considerablemente su autonomía. En cuanto al precio de una recarga completa, aquí sí que varía dependiendo de factores como la compañía eléctrica a la que estamos abonados, la tarifa contratada, el horario (diurno o nocturno)...

Por darte cifras concretas, comentarte que en nuestras pruebas el coste ha sido variado, ya que en el Think City nos costó 1,70 euros cada 100 kilómetros, pero en el BMW i3 rondó los 2,14 euros.

En cuanto a la procedencia de la energía, tienes toda la razón. El vehículo eléctrico presume de cero emisiones, pero a la hora de recargarlos hay que comprobar de dónde llega la energía. Aquí también hay diferencias significativas.

Los últimos datos que tenemos, en España la media se



VOLKSWAGEN POLO 90 CV, PERO ¿1.2 TSI O 1.4 TDI?

Luis Antonio Camino

Después de algún tiempo mirando, he decidido comprarme un VW Polo. Tengo 30 años, pareja y sin hijos, aunque tengo claro que quiero las cinco puertas porque resultan más prácticas en el día a día. Hago unos 13.000 kilómetros al año, más de la mitad por Madrid y alrededores. Mi duda es elegir entre la variante 1.2 TSI o el 1.4 TDI, ambos con 90 caballos de potencia. ¿Qué les parece a ustedes? Muchas gracias.

RESPUESTA

En primer lugar comentarte que no sabemos entre qué rivales del segmento estabas dudando, pero te aseguramos que la elección del Volkswagen Polo es una de las más sólidas y atractivas que puedes encontrar en su segmento.

Vamos a tratar de orientarte en tu elección entre las dos versiones que nos indicas. Primero con números meramente económicos. Con el precio actual de los combustibles, la diferencia de precio entre ambas variantes y tu kilometraje anual, lo cierto es que necesitarías casi ocho años para amortizar la inversión. Nos parece mucho tiempo realmente. Ten en cuenta que la diferencia de precio entre ambas versiones, con el mismo acabado, ronda los 1.630 euros. Es cierto que el diésel gasta 3,4

litros de media, por los 4,7 litros del gasolina, pero con todo cada 1.000 kilómetros el ahorro sería de 15,7 euros y por eso necesitarías tanto tiempo para amortizar.

Ahora vamos con el tacto general y las prestaciones que te ofrecen estos dos propulsores turboalimentados que comparten 90 caballos de potencia. Si analizamos el rendimiento, las aceleraciones son muy similares, si bien el diésel goza de una respuesta a bajo régimen más contundente gracias a su mayor par máximo.

Ahora bien el tacto y agrado general es infinitamente mejor en el TSI, ya que se muestra mucho más suave y refinado en su funcionamiento. Lo cierto es que nosotros nos quedaríamos con la variante de gasolina.

establece en 62 g/km de CO₂, mientras que en Francia se queda en sólo 12 g/km debido a que gran parte de la energía proviene de las centrales nucleares. La media europea se sitúa en 68 g/km. Si nos ponemos en el peor de los

casos, un hipotético país que recurriera a centrales térmicas alimentadas por carbón la cifra se elevaría hasta los 108 gr/km, un dato todavía menor que el registrado por la media de los motores térmicos.

CONSULTAS RÁPIDAS

MAZDA 121 Y FORD FESTIVA

Angel Menéndez

El Mazda 121 era un pequeño utilitario de 3,48 metros de longitud, con carrocería tres puertas y cuatro plazas que se construía en Japón, y en Corea del Sur bajo licencia Kia. La denominación Ford Festiva se utilizó para su comercialización en Estados Unidos, pero se trataba del mismo vehículo adaptado a la normativa estadounidense. Respondía a tracción delantera

y el maletero cubica 190 litros. Tenemos constancia de que bajo el capó montaba tres motores de gasolina, un 1.1 litros de 52 caballos, un 1.3 con 64, ambos con carburador, y un último también 1.3 de inyección con 88 caballos.

SKODA OCTAVIA Y EL TAXI

Alfredo Gómez

No es que no lo veas, es que no lo vas a ver sencillamente porque Skoda ha decidido que el nuevo Octavia no se homologue para

taxi. Después de muchos años haciéndolo, y con un gran éxito en ese gremio, la marca checa se decantó en los últimos meses por el Rapid para cumplir con las exigencias de taxi, un vehículo que, entiende, se adapta mejor a ese perfil y con el que está consiguiendo una generosa cuota de mercado. En Skoda saben que el nuevo Octavia ha dado un salto cualitativo en todo y han decidido enfocarlo claramente hacia el sector de empresas y particulares, donde está teniendo una gran acogida.

CONSULTAS RÁPIDAS



SI MI HIJO, QUE NO TIENE CARNÉ DE CONDUCIR, COGE EL COCHE, ¿ME PUEDEN SANCIONAR A MÍ COMO PROPIETARIO?

Una de las obligaciones que la Ley de Seguridad Vial establece para los titulares de vehículos es la de impedir que, dicho vehículo, sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso de conducción correspondiente; por tanto, si su hijo conduce el coche sin carné y le parasen los agentes de la autoridad, podría ser multado, tanto el conductor por conducir sin carné, como el propietario por no haber impedido que el vehículo fuese conducido por esa persona sin permiso. Al ser considerada por la Ley como una infracción grave, la multa para el propietario podría ser de 200 euros.

Por su parte, el conductor, si nunca tuvo carné de conducir o perdió la vigencia a causa de una pérdida total de puntos, podría ser juzgado por un delito contra la seguridad vial, cuya pena podría llegar a ser de tres a seis meses de prisión o multa de 12 a 24 meses o con trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

BUENA PREGUNTA

MULTA DE 500 EUROS Y LA PÉRDIDA DE CUATRO PUNTOS EN EL CARNE

Mi hijo se acaba de sacar el carné de moto. Como tenemos una de gran cilindrada y no está limitada, quisiera saber qué ocurriría si le parase la Policía.

RESPUESTA

Efectivamente, tanto el permiso A1 como el A2 autorizan a conducir motocicletas, pero con potencia máxima limitada. Por tanto, si el conductor tiene este tipo de permisos y conduce una moto de potencia superior sin que esté limitada, esta-

ría cometiendo una infracción por conducir sin el permiso adecuado. Teniendo en cuenta que la infracción cometida está considerada como muy grave, el importe de la multa sería de 500 euros y la pérdida de 4 puntos.

Además, en el momento de la detención, los agentes podrían retener la moto, llevándola a un depósito, lo que supondría que para recuperarla habría que acudir al depósito y abonar las correspondientes tasas, en función del tiempo que hubiese permanecido allí.



ES DENUNCIABLE POR LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD O POR EL RESTO DE USUARIOS

¿Me pueden multar por no facilitar el adelantamiento a otro vehículo?

RESPUESTA

Efectivamente, todo conductor que advierta que va a ser adelantado por otro, por un lado tendrá prohibido aumentar la velocidad y también efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento e, incluso, tendrá la obligación de disminuir

la velocidad de su vehículo cuando observe que, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, pudiera producirse una situación de peligro para su propio vehículo, para el que le está adelantado o para cualquier otro usuario de la vía.

Por tanto, si un agente de la autoridad o, incluso, cualquiera de los otros usuarios, observase alguna maniobra contraria a las obligaciones descritas, podría denunciar el hecho, ya que se estaría cometiendo la infracción señalada, que podría ser sancionada con una multa de 200 euros.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



CITROËN XM ONCE RIVALES CONTRA EL MODELO FRANCÉS



comportamiento y motricidad, así como gracias a la rapidez de su cambio de velocidades; no obstante, su potencia era escasa a pocas vueltas y habían colocado en el maletero el interruptor que permitía regular su suspensión.

La comercialización del nuevo Citroën XM en su versión más cuidada y potente, el XM V6 (4.635.405 pesetas y 170 CV) sugería una prueba en donde se le enfrentaban las 11 potentes y lujosas berlinas de nuestro mercado, que ofrecían similares prestaciones a las de 'el candidato'.

Entre estas 'berlinas con clase' la más homogénea en su oferta era el Lancia Thema IE 16V (4.567.094 pesetas y 185 CV), que destacaba por prestaciones y comportamiento, aunque su eje delantero perdía motricidad y su carrocería resultaba aerodinámicamente ruidosa. La opción más ansiada era el Mercedes 260 E (5.345.874 pesetas y 170 CV), cuya alta velocidad máxima y calidad general se veían algo en entredicho por su equipo mínimo y sus plazas traseras no muy amplias. Las otras opciones alemanas eran el BMW 530 I (5.874.203 pesetas y 188 CV), amplio y de gran rendimiento aunque con mandos mal iluminados y poco equipado, así como el Audi 200 T (5.854.716 pesetas y 200 CV), rápido y amplio, pero cuyo eje trasero rígido y la violencia de sus reacciones podían sorprender desagradablemente. Al lado de ellos, el Saab 9000 CD (5.854.763 pesetas y 175 CV), bien acabado y con frenos potentes, también con un eje trasero rígido y poca potencia en baja, o el Rover 827 Sterling (5.256.014 pesetas y 177 CV), equipado y dotado de un excelente motor Honda, pero mal acabado y ruidoso, y el Renault 25 V 6 Turbo

Nº 326

20 ENERO 1990

La portada



La comparativa entre las berlinas de lujo copaba una portada en la que también se veía la prueba del Peugeot 405 Mi 16x4.

(4.987.844 pesetas y 182 CV), de buenas prestaciones y comportamiento, contrarrestados por su consumo y la violencia del turbo, eran opciones a no olvidar. Berlinas conservadoras como el Opel Senator 3.0 (5.035.204 pesetas y 177 CV), confortable y equipado, pero con una dirección muy asistida y un acabado mejorable, o el Mazda 929 (5.900.785 pesetas y 190 CV), amplio y cuidado, si bien caro de precio y consumo, eran más ofertas a valorar, como también lo eran el Ford Scorpio 2.9 Ghia (4.480.303 pesetas y 150 CV), el más barato, bien presentado pero dotado de un motor poco brillante y un embrague poco progresivo, o el Alfa Romeo 164 (4.95.567 pesetas y 192 CV), de excelente motor y prestaciones, pero con pérdidas de tracción y acabado mejorable. Al lado de sus competidores, el XM, de estabilidad, frenos y habitabilidad excelentes, con sus altos consumos y su deficiente rendimiento, no lo tenía fácil.

12 maneras de ver el lujo

La llegada del Citroën XM V6 nos llevaba a enfrentarlo con los más lujosos del mercado: Alfa 164, Audi 200, BMW 530, Ford Scorpio, Lancia Thema, Mazda 929, Mercedes 260, Opel Senator, Renault 25, Rover 827 y Saab 9000 eran sus rivales.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Hace ahora 25 años nuestro parque automovilístico se cifraba en 12 millones de unidades, que ahora son 32 millones; había entonces 303 vehículos cada 1000 habitantes y hoy somos menos de dos personas por cada vehículo que rueda en nuestro país.

Las noticias del motor más reciente venían del Salón del Automóvil de Detroit, donde aparecían por vez primera coches como el Dodge Stealth -que era un Mitsubishi 3000

GT- y a su lado una serie de prototipos de escasa relevancia e influencia. Todo ello demostraba el declive del antaño admirado automóvil USA, en donde, al menos, la General Electric Motors era clarividente y presentaba el Impact, que era un proyecto de coche eléctrico.

El coche probado era un coche que iba 'a por todas', era el Peugeot 405 Mi 16x4 (3.850.000 pesetas y 160 CV). Esta berlina deportiva de tracción total destacaba por su

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

San Valentín 2015

FAUNIA
EVENTOS



Para Empezar

Bouquet de Ensalada con Nube de Olivas

Del Mar

Lomo de Dorada sobre Compota de Patata y Cebolla Caramelizada con Salsa de Azafrán y Medallones de Calabacín

Para Refrescar

Sorbete de Frambuesa con Bastón de Chocolate Blanco

Seguimos con

Secreto Ibérico al Cabrales con Virutas de Patatas y Setas

Lo más Dulce

Barquita de Chocolate con Frutos Rojos

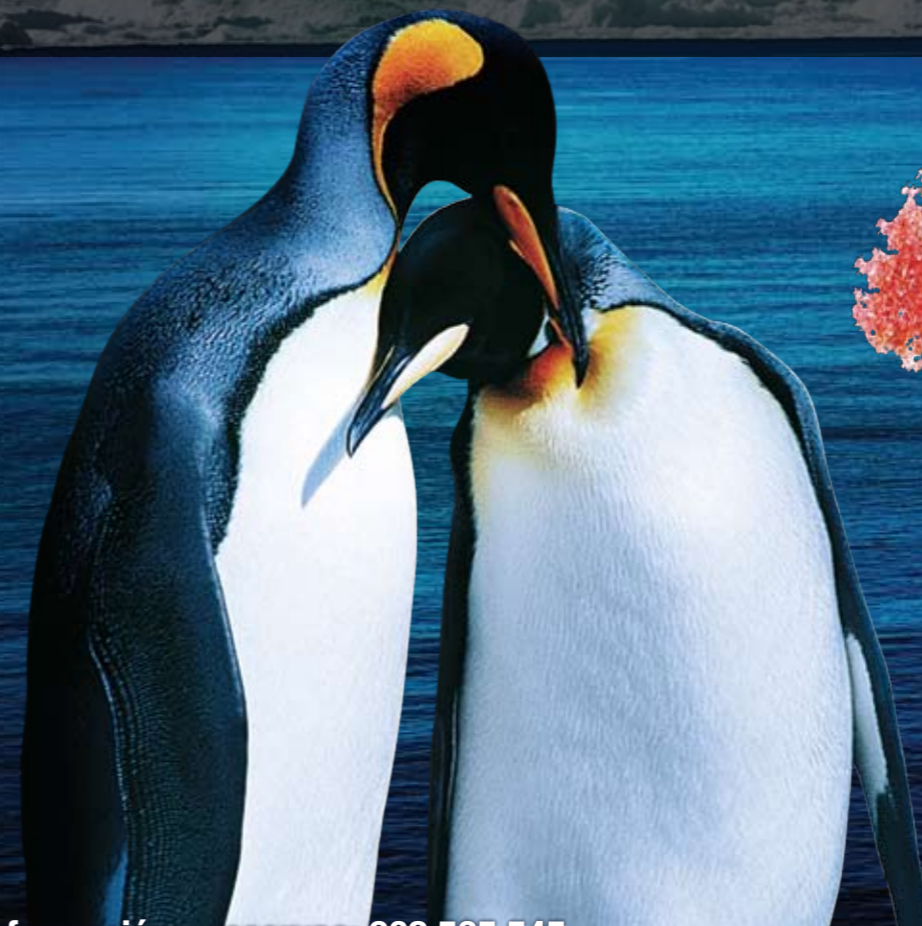
Bodega

Aguas Minerales, Refrescos y Cervezas Blanco Viña Sol (D.O. Catalunya) Tinto Ibéricos Crianza (D. O. Ca. Rioja) Cava Codorníu 1551

49 €

Por persona (IVA Incluido)

Continúa la velada con nosotros, tomando una copa en un lugar muy especial. Parking gratuito



Información y reservas: 902 535 545
eventos@faunia.es / marce@grpr.com / www.faunia.es

14 de Febrero

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



BOSCH

Innovación para tu vida