

1,30
€

Sale los martes

Motor 16.com

DEPORTE: LA FÓRMULA 1
ARRANCA
EN JEREZ



Novedades:
Opel Corsa,
ya a la venta

+Interesante: Conducción
en El Cairo. Cómo
sobrevivir en el infierno



Nº 1.628
Del 3 al 9 de febrero
de 2015

Renault Kadjar

El Mégane todocamino, al descubierta



Comparativa
SUV frente a
Utilitario



Citroën C4 Cactus / C3 Imaginación frente a razón

Primera prueba

Jaguar XE Que tiemblen los alemanes





Nuevo Corsa

EL NUEVO OH!

elnuevoOH.es

Consumo mixto (l/100km): 3,8-6,0. Emisiones de CO₂ (g/km): 100,0-140,0.



RENAULT CLIO

DEJA QUE LA PASIÓN TE LLEVE



Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy Tce S&S 66kW (90CV) con opciones (climatizador automático, llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 11.800€.

POR **9.700€***
CLIO EXPRESSION 1.2 16V 75CV

PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR

2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GRATUITO*

barcelona
world race



Gama Clio IV: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 6,3. Emisiones CO₂ (g/km) desde 90 hasta 144.

*Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Clio Expression 1.2 16V 54kW (75CV) con Sistema multimedia Media Nav. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promociones ofrecidas por RECSA y Plan PIVE-6. Aplicable a particulares y autónomos siempre que cumplan las condiciones del Plan PIVE-6 y que financien a través de Multistrenno con RCI Banque SA Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Regalo de los mantenimientos precontratados con un máximo de 2, durante 2 años o 30.000 kms (la condición que suceda antes). Mantenimiento regalado por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para pedidos realizados del 1 al 28 de febrero de 2015 y condicionada al mantenimiento de las condiciones del Plan PIVE-6. Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy Tce S&S 66kW (90CV) con opciones (climatizador automático, llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 11.800€. Renault recomienda eif

DRIVE THE CHANGE



entre nosotros



Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com

Gymkana

En Madrid hay obras y trampas en formas de radar para todos los gustos. Para hacer de cada trayecto una aventura.

Es el juego al que uno debe someterse cada vez que circula en coche por Madrid. La diferencia es que en lugar de sortear a caballo obstáculos como hacia el ejército británico en el siglo XIX; en el Siglo XXI, en coche y por las calles. Con el agravante de que en la actualidad, para llegar al destino a tiempo, es necesario sortear innumerables atascos y no ser cazado por los numerosos radares trampa instalados. De hecho, en la capital se imponen una media de 30.000 multas mes por sobrepasar los límites de velocidad. Una verdadera mina que se consigue por medio de 26 radares fijos en el centro, otros 27 en la M-30 y accesos más seis unidades móviles y cuatro coches de alquiler camuflados con su cinemómetro preparado. Todo ello supone una media de casi diez aparatos por cada 1.000 kilómetros y coloca a Madrid en el tercer lugar del podio en presencia de radares, por detrás de autonomías enteras como Cataluña y País Vasco. Una circunstancia que además de penalizar a los residentes en Madrid, también castiga a unos visitantes confiados que ven en tanto radar una especie de peaje encubierto. Especialmente si tenemos en cuenta que lo mismo que hay radares fundamentales para la seguridad, también los hay como instrumento de recaudación pura y dura.

Por eso los tenemos de todos los tipos, desde el multiradar instalado en la M-30 que sanciona cuatro carriles a la vez, al de última generación, capaz de disparar mil fotografías al día. También los colocados estratégicamente para que el conductor se confíe y pique. Por ejemplo, usted va por la recta de una autovía y en pocos metros pasa a una vía urbana con un límite de 50 km/h, donde le espera la oficina móvil de recaudación rápida. No son pocos los que se enteran de la existencia de determinados radares por los que pasan todos los días, sólo se percatan cuando reciben por sorpresa una abundante colección de multas. Eso sin contar los que los descubren sobre la marcha, clavan los frenos y junto a la luz de los flashes reciben el golpe correspondiente del que viene conduciendo por detrás. Como bien dicen las asociaciones del taxi o Automovilistas Europeos Asociados, «hay limitaciones que sólo resultan efectivas al bolsillo». Algo de esto debe haber cuando el presupuesto municipal prevé unos ingresos de 93,6 millones de euros en multas, como si de una empresa se tratara. De la misma forma que cinco vehículos dotados con cámara rastrearán la ciudad para multar a los coches sin tique en unas zonas de aparcamiento que aportarán otros 86,8 millones de euros. Sumen a esto una estimación de 20.000 coches retirados por la grúa y tendrán como resultado lo que representa el automóvil para este ayuntamiento. Un deseo irrefrenable que consiste en obtener el máximo dinero del conductor, hasta que no le quede más remedio que dejar el coche en casa.

visto en internet

EL PINTOR DEL POLVO

El clásico 'Lávalo guarro, que no encoje' que en muchas ocasiones vemos en coches semiabandonados o aparcados desde hace meses, se convierte para un peculiar artista americano en un lienzo sobre el que expresarse y en el que mostrar sus dotes artísticas. Scott Wade, que así se llama este pintor nacido en Colorado es capaz de crear obras de 'arte sucio' gracias al polvo y la arena acumulados en los cristales de los coches. Por eso, como afirma en su web, «lo sucio es hermoso...». Y aunque en general no estemos

de acuerdo con esta afirmación, hay que reconocer que, al menos en esta ocasión, tiene algo de razón.



Si quieres ver el video del trabajo de Scott Wade entra en...
www.m16.in/v382

no te lo pierdas

ARRANCA LA F-1

Se ha hecho largo, aunque han pasado sólo poco más de dos meses. Pero los aficionados a la F-1 ya estábamos deseando ver, de nuevo, sobre la pista, los coches y los pilotos. Y mucho más en España, donde este año tenemos grandes novedades. La vuelta de Fernando Alonso a McLaren para tratar de reeditar los éxitos que la escudería británica logró en su asociación con Honda es un gran aliciente. Y no lo es menos ver a Carlos Sainz Jr. desenvolverse al volante del Toro Rosso, equipo en el que formará pareja con el jovencísimo Max Verstappen. Y todo ello, además, sucede en el Circuito de Jerez, que se ha convertido ya, por tradición en el lugar donde comienza la temporada. Toca disfrutar; a ver si cuando lleguen las carreras también podemos hacerlo.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45



QUE PASA

10
OPEL CORSA

Ya está aquí

La quinta generación del Opel Corsa ha llegado a España cargada de mejoras, novedades y tecnología disponibles a partir

de 13.450 euros en carrocería de 3 puertas o por 525 euros más si hablamos de carrocería de 5 puertas. El nuevo Opel Corsa estrena chasis y los motores o son totalmente nuevos o han sido optimizados.

EN PORTADA

12
RENAULT KADJAR

El nuevo SUV de Renault

Renault no se conforma con una amplia gama Mégane para dominar el Segmento C, y lanza un modelo inédito del tipo que más crece en Europa: un 'crossover'. Bautizado Kadjar y fabricado en Palencia, mide 4,45 m de longitud, completando la oferta entre el Captur y el Espace.



+INTERESANTE

32
CONducIR EN EL CAIRO

La ley de la selva
Con más de 25 millones de habitantes, El Cairo es una de las ciudades de circulación más caótica del mundo, por no decir



CUATRO RUEDAS

16

CITROËN C3/C4 CACTUS

Dos visiones

En el cuarto duelo 'utilitario-crossover' el Citroën C3 sorprende por su relación entre tamaño y practicidad y el C4 Cactus, elegido recientemente 'Mejor Coche del Año en España', es más grande y cómodo, gasta aún menos y, sobre todo, propone una experiencia de conducción 'distinta'. Son dos visiones diferentes: la imaginación o la razón.



DE CARRERAS

38
FORMULA 1

Estreno en Jerez

Con la presentación de los nuevos monoplasas y los primeros entrenamientos de Jerez ha arrancado la Fórmula 1 en 2015. Durante este mes de febrero, los equipos buscarán esa 'piedra filosofal' que convierte a una



CUATRO RUEDAS

26
JAGUAR XE

Una berlina con carácter

Jaguar irrumpe de nuevo en el segmento de las berlinas medias con este XE, un sedán de imagen evocadora, deportiva dinámica, tecnología de vanguardia y eficientes a la par que prestaciones propulsores. Ya lo hemos podido conducir, aunque se trataba de unidades 'preserie'. Llega en junio y se suma a los nuevos integrantes de este segmento que ponen en evidencia la hegemonía de las berlinas 'premium' alemanas.



máquina en oro, en un arma ganadora. De momento, todo apunta a que es Mercedes quien la tiene en su mano.

42
ATODOGAS

Últimas noticias del deporte del motor

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	10
En portada	12
Cuatro ruedas	16
La semana	30
+ Interesante	32
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

ALPINE	11
CITROËN	16
JAGUAR	26
OPEL	10
PEUGEOT	10
RENAULT	12

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

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

Distribución:
Grupo Distribución Editorial
Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983
© Motor16, Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



PEUGEOT 308 SW STYLE EQUIPADO PARA EMOCIONAR

> NAVEGADOR
MOTOR GASOLINA PURETECH 110CV/81KW
PUESTO DE CONDUCCIÓN PEUGEOT I-COCKPIT
ASIENTOS SPORT CON REGULACIÓN LUMBAR
LLANTAS DE ALEACIÓN 16"
FIRMA LUMINOSA LED
FAROS ANTINEBLA
BARRAS DE TECHO ALUMINIO
CLIMATIZADOR BI ZONA
PANTALLA TÁCTIL
REGULADOR/LIMITADOR DE VELOCIDAD

— POR —
16.900€*
PLAN PIVE INCLUIDO



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

Gama Peugeot 308 SW: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,2 hasta 5,2. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 85 hasta 119.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.900€ para un 308 SW Style 1.2L PureTech 110 S&S / 81kw (impuestos, transporte, descuentos y Plan PIVE incluidos) para clientes particulares que financien a través de Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. PVP recomendado para los clientes que no financien: 308 SW Style 1.2L PureTech 110 S&S / 81kw por 18.100€ y del modelo visualizado (308 SW Style 1.2 PureTech 110 S&S/81kw con llanta topacio y pintura metalizada): 18.700€. Oferta no acumulable y válida hasta el 28-02-2015. Consulte condiciones en su concesionario. Plan PIVE-6 en gama Peugeot 308 sujeto a condiciones de dicho plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 308 SW

MOTION & EMOTION

MITSUBISHI CONCEPT PARA GINEBRA

Mitsubishi presentará en marzo y en el marco del Salón de Ginebra un concept que se convierte en una clara declaración de intenciones de las futuras directrices de MMC, encaminadas hacia la siguiente generación de la exitosa tecnología híbrido enchufable (PHEV). Según la marca japonesa, el concept tendrá un formato SUV de tracción delantera.



FUSO, DISTRIBUIDA POR MERCEDES

Desde el 1 de enero la marca de vehículos industriales Fuso es distribuida y comercializada en España por Mercedes-Benz a través de 30 concesionarios de vehículos industriales. Fuso pertenece a Mitsubishi Fuso Truck Europe y Daimler AG posee un 90% del capital.



FORD KA Y FIESTA BLACK Y WHITE

Ford acaba de lanzar al mercado las ediciones Black y White tanto del pequeño Ka como del exitoso Fiesta. Ambos, disponibles en Negro Grafito o Blanco, con el techo y los retrovisores en contraste, llantas negras de aleación, interior específico y conectividad SYNC. El Fiesta tendrá motores 1.0 EcoBoost y 1.6 TDCi, y el Ka el 1.2.



Andrés Mas | amas@motor16.com

VW GOLF GTD VARIANT

En el Salón de Ginebra, Volkswagen presentará como novedad mundial un Golf GTD que llevará por ver primera las mágicas siglas a la parte trasera de la carrocería Variant. El Golf GTD Variant cuenta con un motor de dos litros turbodiésel de 184 caballos que permite que acelere de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos y que homologue un consumo medio de tan sólo 4,4 litros cada 100 kilómetros.



Nuevo Opel Corsa
Todo nuevo y **consumos desde 3,1 l/100 km**

La quinta generación del Opel Corsa ha llegado a España cargada de mejoras, novedades y tecnología disponibles a partir de 13.450 euros en carrocería de 3 puertas o por 525 euros más si hablamos de carrocería de 5 puertas. El nuevo Opel Corsa estrena chasis y los motores o son totalmente nuevos, o están optimizados para mejorar rendimiento y consumos. Así, en gasolina estarán disponibles motores 1.4 de 75 y 90 caballos, 1.4 Turbo de

100 caballos y un motor de nuevo diseño con 3 cilindros y un litro de cilindrada Ecotec con turbo e inyección directa, que puede rendir 90 ó 115 caballos, aunque a España llegará con la mayor potencia. En diésel, el nuevo Corsa contará con el ya conocido aunque totalmente revisado, 1.3 CDTI de 75 ó 95 caballos de potencia. Y con una versión EcoFlex de la variante más potente que ha homologado un consumo de tan sólo 3,1 l/100 km convirtiéndose

así en el Opel que menos gasta de la gama y uno de los modelos de menor consumo del mercado. El nuevo Corsa estrena sistema de conectividad y un buen número de asistentes a la conducción como reconocimiento de señales, alerta de ángulo muerto, avisador de cambio involuntario de carril, alerta de colisión frontal entre otras. Además, opcionalmente se ofrecen los faros bixenón con luz de curva.

▶ La nueva pantalla táctil es de 7 pulgadas en color. Conectividad total.



▲ El nuevo motor Ecotec de 3 cilindros que estrenó el Adam rendirá en España 115 caballos



▲▶ El habitáculo del nuevo Corsa es estiloso, moderno e innovador. E introduce una tecnología pionera en la industria de coloreado de las tapicerías. Esta tecnología única permite un nivel sin precedentes en la flexibilidad de los acabados.



Si quieres saber más del nuevo Opel Corsa entra en...
www.m16.in/893

FE DE ERRATAS



En el pasado número 1.627 cometíamos dos errores que merece la pena corregir. Uno de ellos se deslizaba en la página 10, en el texto del primer contacto con el Renault Espace. Y es que cuando nos referíamos a la altura total del recién llegado y la comparábamos con la del Grand Espace hablábamos de una diferencia de 24 centímetros más, cuando en realidad queríamos decir 14 menos. Motivo por el que comparábamos el diseño del nuevo modelo francés con el de un monovolumen deportivo del estilo del Ford S-Max. El segundo error se deslizaba en la comparativa del Ford Fiesta y el Ford EcoBoost. En ella se decía que el primero sale de la fábrica de Ford en Valencia cuando en realidad allí se dejó de fabricar en 2012, pasando la producción a la ciudad de Colonia (Alemania). Aclarado queda.

Peugeot RCZ R Bimota
Con **305 caballos** y pinturas de guerra

Mercedes y MV Augusta, Volkswagen y Ducati... la colaboración entre marcas de coches y motos no es nueva y cada día está más de moda. Ahora le toca el turno a Peugeot que se asocia con Bimota para proponer un Peugeot 308 RCZ R Bimota, un deportivo cuya potencia aumenta de 270 a 305 caballos. Con pintura exterior específica y un equipamiento e interior también bastante especiales, el RCZ R Bimota, el nuevo modelo ofrece un aspecto agresivo y exclusivo que transmite

al comprador lo que va a poder disfrutar. El motor 1.6 THP estrena un nuevo sistema de escape, una nueva válvula de escape para el turbo y la centralita recibe una reprogramación. En el interior el Bimota utiliza dos cámaras GoPro y un cajón con espacio para dos cascos que ocupa el espacio de los asientos traseros que desaparecen. Esto también ayuda a aligerar el peso total para ganar prestaciones.

▲▶▶ La bandera italiana tiene reservado un hueco en el lateral del RCZ R. Y el nombre de Bimota un lugar privilegiado.



Si quieres saber más del Peugeot RCZ R Bimota entra en...
www.m16.in/878

Alpine Vision Gran Turismo
Pero sólo **para jugar en la consola**

La sexta edición de la saga Gran Turismo, el famoso juego de la consola PlayStation, va calentado motores para su lanzamiento en el mes de marzo. Y no son pocas las marcas que han desarrollado modelos virtuales en exclusiva para completar el garaje del juego. Lo que nadie esperaba es que Alpine, una marca que quiere recuperar Renault pero que todavía no ha desarrollado ningún modelo de serie, se prestase a diseñar junto a los ingenieros de Gran Turismo 6 un modelo tan espectacular como éste. El Alpine Vision Gran Turismo es una barqueta de tan sólo 900 kilos que se mueve gracias a un motor 4.5 V8 colocado en posición central. Esta imponente mecánica rinde 450 caballos de potencia que se mandan al eje trasero con un cambio secuencial de 7 velocidades. El jugador que elija esta montura podrá alcanzar los 320 km/h con un reparto de pesos casi ideal de 47-53.

El Alpine Vision Gran Turismo es una barqueta de tan sólo 900 kilos que se mueve gracias a un motor 4.5 V8 colocado en posición central. Esta imponente mecánica rinde 450 caballos de potencia que se mandan al eje trasero con un cambio secuencial de 7 velocidades. El jugador que elija esta montura podrá alcanzar los 320 km/h con un reparto de pesos casi ideal de 47-53.

▼ Renault sigue preparando el ambiente para un futuro lanzamiento de su marca registrada Alpine. Y ahora lo hace de la mano de una colaboración con el juego Gran Turismo de la consola PlayStation, un juego que también tendrá como protagonista al Alpine A110.



Si quieres saber más del Alpine Vision Gran Turismo entra en...
www.m16.in/886

Renault no se conforma con una amplia gama Mégane para dominar el Segmento C, y lanza un modelo inédito del tipo que más crece en Europa: un 'crossover'. Bautizado Kadjar y fabricado en Palencia sobre la plataforma modular CMF, mide 4,45 m de longitud, completando la oferta entre el Captur y el Espace.



Entre Captur y Espace

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Adiós, Koleos; bienvenido Kadjar. Renault cambia radicalmente de estrategia para afrontar con garantías de éxito el creciente mercado de los todocamino del segmento C. Así, el Koleos fabricado en Corea deja de venderse este mes en España, para abrir paso en junio al Kadjar, producido en Palencia, y desde 2016 también en China. Entre ambos modelos las diferencias son muy grandes, y las pretensiones del recién llegado resultan mucho más ambiciosas.

Renault espera colocar el Kadjar en el podio europeo de los todocamino de las marcas generalistas, actualmente ocupado por los Nissan Qashqai, Volkswagen Tiguan y Kia Sportage, a los que siguen Hyundai ix35 y Ford Kuga. Si las ventas

del Qashqai superaron las 200.000 unidades durante 2014, del Kadjar se espera alcanzar las 118.000 unidades ya en 2016 (en 2014 se vendieron solamente 7.000 Koleos). Pero la competencia será dura: a finales de este año llega el nuevo Volkswagen Tiguan, al que seguirán un Skoda del mismo tipo y un nuevo Toyota, entre otros.

Con 4,45 m de longitud, el Renault Kadjar se sitúa por tamaño entre un Nissan Qashqai (4,37 m) y un Renault Koleos (4,52 m). Se fabrica exclusivamente con carrocería de 5 puertas y 5 asientos, y la capacidad de su maletero es de lo mejor de su segmento. Se trata de un modelo con claras aptitudes familiares, pero con un enfoque más todo uso que su hermano pequeño el Captur; no en

vano estará disponible también en versión de 4 ruedas motrices (modos Auto, Lock y 2WD) para poder internarse por terrenos vetados a los vehículos de dos ruedas motrices. Incluso el Kadjar de tracción delantera podrá recibir el sistema Extended Grip (asociado a neumáticos M+S) para optimizar su motricidad en terrenos resbaladizos, y una terminación específica, con protecciones específicas de carrocería tipo 'Allroad' que acentúen su carácter campero, facilitado por una distancia al suelo de 19 cm. Otras dimensiones confirmadas por el fabricante son la anchura de 1,84 m y la altura de 1,60 m.

El diseño del Kadjar es también más

masculino que el del Captur, menos 'urbanita'. Con él, Renault se ha planteado un auténtico 'crossover' de vocación familiar, apto para largos viajes, excursiones, escapadas a la nieve, etc. Su diseño interior es también más 'todoterreno', basado en un salpicadero de líneas horizontales, pero con un protagonista indiscutible: la pantalla táctil del sistema R-Link 2, similar al inaugurado por el nuevo Espace, con reconocimiento

de voz para navegación, teléfono, aplicaciones y radio. El cuadro de instrumentos también incorpora una pantalla multifunción de 7 pulgadas.

Para el maletero se anuncia una capacidad máxima de 472 litros (430 el Nissan Qashqai). Ofrece un doble fondo, que en posición elevada facilita la introducción de objetos pesados y deja completamente plana la plataforma de carga, una vez abatido el asiento poste-

rior mediante las empuñaduras del sistema 'Easy Break' situadas en el maletero. Asimismo y en función de los niveles de equipamiento, también podrá abatirse el asiento posterior desde la pantalla del R-Link 2, mediante la función 'One touch', como en el Espace. Otra muestra de practicidad: Renault anuncia la posibilidad de dividir el maletero en 2 ó 3 compartimentos para crear espacios portaobjetos protegidos.

◀ Con llantas de 19 pulgadas de diámetro y una altura libre al suelo de 19 cm, el carácter aventurero del Renault Kadjar es bien evidente. Los faros ofrecen tecnología Full LED.



COMPETIDORES: NISSAN QASHQAI, VW TIGUAN, KIA SPORTAGE, HYU NDAI IX35, FORD KUGA, SKODA YETI, MAZDA CX-5, TOYOTA RAV4, HONDA CRV...

MODELO DE GRAN VOLUMEN
Fabricado en Palencia

Fruto del trascendental Acuerdo de Competitividad firmado en 2012, el Renault Kadjar se fabrica en España, en la planta de Villamuriel de Cerrato, Palencia. Se trata de un tipo de vehículo con amplias posibilidades comerciales, pues actualmente uno de cada 5 vehículos que se venden en el mundo es un 'crossover'.

El nuevo modelo supone de momento un notable crecimiento en el volumen de trabajo de dicha planta (800 nuevos empleos). De cara al largo plazo, la fábrica palentina vuelve a confirmar su importancia estratégica al haber adoptado el sistema productivo de la nueva plataforma modular CMF (Common Module Family), incorporada por la Alianza Renault Nissan, que será la base utilizada para todos los futuros Renault.

Palencia se reconfirma como uno de los polos de producción más importantes no sólo de España sino también del conjunto industrial de la Alianza franco-japonesa. El Renault Mégane berlina de la siguiente generación (solamente de 5 puertas, al abandonarse la de 3) también se hará en Palencia, junto a otros coches.

Otro modelo íntimamente ligado al Kadjar sería una versión de 7 asientos, que sin embargo recibiría un nombre diferente, como es el caso de los Nissan Qashqai y X-Trail. En todo caso, su producción aún no ha ido confirmada, y de serlo no llegaría al mercado ni en 2015 ni en 2016.

Por su parte, la fábrica de Valladolid ha aumentado sus efectivos para hacer frente a la creciente demanda del Renault Captur.



► La estética del Kadjar no deja de recordar al pequeño Captur, pero con un diseño más masculino y un frontal de 'gama alta' cuyos trazos enlazan con los del Espace.



PLANETA RENAULT
Novedades que vienen

-Sucesor del Renault Laguna. El sucesor del Renault Laguna se presentará en el Salón de Francfort de 2015. Recibirá un nuevo nombre y estará construido sobre la plataforma CMF-C/D que ya utilizan los Nissan Qashqai, Renault Espace y Renault Kadjar. Como el Espace, podría recibir el sistema 4Control de dirección a las 4 ruedas. A nivel de motores diésel, se habla de los 1.6 dCi y 2.0 dCi, con potencias entre 130 y 200 CV; y en gasolina, del 1.6 TCe desde 160 a 220 CV.

-3.000 Alpine al año. La berlinetta deportiva, evocadora de los míticos deportivos Alpine que se lanzará en 2016, podría alcanzar un volumen de producción de 3.000 unidades anuales a velocidad de cruce, e incluso superior en su primera fase comercial. Se

dice que su motor de 4 cilindros y 1,8 litros desarrollará 300 CV de potencia e irá acoplado a un cambio Getrag de doble embrague y 7 velocidades. Peso: en el entorno de los 1.000 kg.

-Doble autonomía para los eléctricos. Los modelos eléctricos de Renault podrán doblar su autonomía dentro de 2-3 años, alcanzando 300 km en condiciones reales de uso, y 400 km en el ciclo de homologación, con el empleo de unas baterías de nueva generación. Anteriormente, ya en este año, el Renault Zoé podría incrementar su autonomía en 30 km gracias a un nuevo motor y a evoluciones aportadas a la batería actual; inclusive el tiempo de recarga podría disminuir en un 10 por ciento.



▼ Habitáculo, compartimento motor, arquitectura eléctrica/electrónica, bajos delanteros y bajos traseros son los 5 módulos que componen la plataforma CMF (Common Module Family).

En el interior del habitáculo hay también numerosos huecos, que junto con la guantera y las bolsas de las puertas totalizan 30 litros de capacidad. Asimismo, el respaldo del asiento del pasajero delantero puede abatirse horizontalmente para poder transportar objetos de hasta 2 metros de longitud. Respecto a capacidad interior, Renault asegura que en altura libre y en anchura al nivel de los codos el Kadjar se sitúa en las mejores cotas del segmento.

El nuevo modelo se ha concebido sobre la plataforma modular CMF-C/D, que es la misma de los Nissan Qashqai/X-Trail, del Renault Espace, del futuro Mégane y del sucesor del Laguna; es decir, modelos de los segmentos C y D.

Mecánicamente, la oferta inicial se centrará en los siguientes motores: 1.5 dCi 110 CV, 1.6 dCi 130 CV y 1.2 TCE 115/130 CV, este último de gasolina. Y

junto a las tradicionales cajas de cambios de accionamiento manual, se ofrecerá la caja automática de doble embrague EDC. Los motores del Renault Kadjar son los mismos del Nissan Qashqai, modelo con el que comparte la plataforma CMF-C/D, formada por los mismos componentes básicos a nivel de: suspensiones, frenos, dirección, subchasis, transmisión, arquitectura electrónica, estructura de asientos, climatización, etc. Dichos elementos se agrupan en 5 grandes módulos, motivo por el que dicha plataforma también ha sido denominada 'Big Module'. Sin embargo, la puesta a punto de todos ellos se define en función de la personalización elegida por cada marca; y la diferenciación entre unos modelos y otros puede llegar a cotas bien elevadas como ocurre con el Renault Espace, que incorpora el sistema de dirección a las 4 ruedas 4Control o la suspensión pilotada.

En cuanto a los equipamientos disponibles, el nuevo 'crossover' podrá incorporar techo de vidrio fijo de 1,4 m² de superficie, sistema de aparcamiento manos libres, cámara de marcha atrás, faros Full LED, ruedas de hasta 19 pulgadas, etc.

Un último apunte sobre el nombre del nuevo modelo. Desde que Renault dejó las denominaciones alfanuméricas, se ha inventado las palabras más variadas para sus modelos. Y si por Kadjar se conoce también a una dinastía persa (escrito de varias maneras), la marca francesa lo explica así: «Kad se asocia a los vehículos quads, introduciendo la letra K como signo de robustez. Jar se asocia al verbo francés 'jaillir', que significa surgir, brotar, etc. La sonoridad y la ortografía de Kadjar se tiñen de exotismo, invitando a la aventura y el descubrimiento de nuevos horizontes».

Mismo asunto, distintas visiones

Citroën mima el mercado de los utilitarios, donde ofrece desde el C1 hasta el C3 Picasso, pasando por los protagonistas de estas páginas, que enfrentamos en el cuarto duelo 'utilitario-crossover'. El C3, que sorprende por su relación entre tamaño y practicidad, presenta un precio más bajo y se beneficia de un descuento mayor, pero el C4 Cactus, elegido recientemente 'Mejor Coche del Año en España', es más grande y cómodo, gasta aún menos y, sobre todo, propone una experiencia de conducción 'distinta'.

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

En esta cuarta entrega de nuestra serie de comparativas entre utilitarios y pequeños 'crossover' le toca el turno a Citroën, un fabricante que sabe de la importancia de esta parcela de mercado desde que la llegada del AX, en 1986, señalase un antes y un después en la historia de la casa francesa. Tres décadas después, la firma del



CITROËN C4 CACTUS eHdi 92 ETG6 FEEL FINE	
PRECIO	19.430 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	92 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Descuento de 1.800 euros. Consumo. Carrocería más amplia. Estilo propio por fuera y por dentro. Opciones.	Detalles de diseño y equipamiento. Borde de carga. Motor e-HDi 92 sólo con caja ETG6. Lentitud del cambio.



doble chevrón cuenta con una oferta más completa que nunca, con modelos que se adaptan a cualquier necesidad. Y ahí entran C3 y C4 Cactus, que pueden realizar 'trabajos' similares pese a que, como veremos, son productos bien diferentes. El primero responde a un enfoque más clásico, que prima racionalidad y economía, mientras que el segundo explora nuevos 'territorios'. Mezcla conceptos—de ahí lo de 'crossover'—, de forma que sin dejar de ser un utilitario asequible y barato de mantener propone otras ideas, una imagen más personal y una experiencia de conducción innovadora y 'simplificada'.

PRECIOS » Comparar no es nada fácil

Como en los duelos ya publicados Clio-Captur, 208-2008 y Fiesta-EcoSport empezaremos analizando el capítulo económico, vital para la mayoría. Una labor que, digámoslo ya, es más difícil en esta ocasión por las filosofías radicalmente

puestas de nuestros protagonistas y porque cada uno exhibe políticas de equipamiento con poco en común. Como en la prueba de los coches de Peugeot, aquí también hemos optado por el robusto y eficaz diésel 1.6 de 92 caballos, alternativa ideal para todo tipo de usos. Y mientras el C3 dotado de esa mecánica HDi permite elegir entre el cambio manual de cinco marchas y la nueva caja manual pilotada ETG6 de seis relaciones, el C4 Cactus ofrece sólo la segunda, y si un cliente quiere ese coche con motor de gasóleo y cambio manual debe-

rá 'escalar' al BlueHdi de 100 CV. En ese sentido, bien por el C3, porque eso ya tiene influencia en los precios: hay un C3 HDi 90, con caja manual y acabado Collection, por 17.700 euros, mientras que el más asequible de los C4 Cactus eHdi 92 con transmisión ETG6—la 'e' en la denominación del motor se refiere a la función de ahorro 'Stop&Start', presente también en el C3 eHdi 92 ETG6—arranca en 19.430 euros. Y ojo, porque los C3 se benefician ahora de un descuento de 2.700 euros que ajusta el precio de la versión probada a 15.000 euros,

mientras que la promoción en el C4 Cactus es, según acabados, de 1.200 ó 1.800 euros. En el Feel Fine que nos ocupa es el más generoso, y eso deja la factura en 17.630 euros, lo que lleva la diferencia a 2.630 euros, de los que 1.000 deben atribuirse a la transmisión ETG6 'obligatoria' en este C4 Cactus. O sea, que podríamos hablar de unos 1.630 euros como diferencia de precio real a favor del C3; aunque todo se complica un poco más, si cabe, al repasar los equipamientos del C3 Collection—por encima sólo se sitúa el Exclusive—y el C4 Cactus



CITROËN C3 HDi 90 COLLECTION	
PRECIO	17.700 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	104 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Precio. Descuento de 2.700 euros. Disponible con dos cambios. Usos urbanos. Equipamiento. Maletero. Prestaciones.	No tiene 'stop-start'. Asientos. Detalles de acabado. Borde de carga. Plazas traseras más cortas y estrechas.





▲ Maletero de 300 litros, excelente para un utilitario de 3,94 metros de largo. El respaldo se abate por partes, pero el borde de carga va algo alto.



▲ Uno de los sitios donde se notan los 21,6 centímetros extra de longitud del C4 Cactus es el maletero, de 358 litros. Pero el borde de carga también queda alto y, peor aún, el respaldo sólo se puede abatir como una pieza.



DOS 'TIPOS' DE ALTURA
NI EL C3 ES EL CLÁSICO UTILITARIO BAJITO NI EL C4 CACTUS ES UN 'CROSSOVER' DE CLARO ENFOQUE SUV QUE LE SEPARE MUCHO DEL SUELO, PUES SÓLO TIENE 155 MILÍMETROS DE DISTANCIA LIBRE. DE HECHO, VIAJAMOS A PARECIDA ALTURA EN UNO Y OTRO



▲ Luces LED de marcha diurna en los dos, pero cada uno a su manera. En los dos acabados comparados los faros antiniebla frontales son de serie.



▲ Probamos el C3 manual, pero hay caja ETG6... aunque con el acabado Excellence.



◀ El interior del C3 es más convencional, pero su dotación es completa hasta en el nivel Collection, el más asequible de los dos ofrecidos con el diésel HDI 90. En el cuadro no hay termómetro de refrigerante.



▲ La caja pilotada ETG6 va mejor que la anterior CMP. No hay un e-HDI 92 manual.



◀ Apuesta por la originalidad, aunque a veces eso resta practicidad. La guantera principal es muy amplia, pero la instrumentación, digital, no tiene cuentavuelvas ni termómetro de refrigerante.



Feel Fine—por encima hay Feel, Feel Cool y Shine—. Y es que, en líneas generales, el C3 está más dotado: tiene cuentavuelvas, lleva climatizador automático en vez de aire acondicionado, su volante puede ajustarse en altura y profundidad—sólo en altura el del Cactus— y su respaldo trasero se abate por partes—es de una pieza en su 'hermano'—. Además, con el nivel Feel Fine apenas hay opciones—para la sesión de fotos utilizamos una unidad con acabado superior, mejor equipada y con muchas opciones—, mien-

tras que en el C3 Collection podemos pedir el Pack Collection Plus—incluye elementos interesantes por 1.030 euros— o el navegador eMyWay con pantalla a color.

No obstante, el C4 Cactus trae de serie cosas que no hay en el C3, como el asistente de arranque en cuesta o la pantalla táctil a color, que centraliza casi todas las funciones: climatización, audio, ordenador... Y es que la firma gala apuesta por una atmósfera ciertamente minimalista en su 'crossover', con instrumentación digital sencilla,

la citada pantalla central o un cambio de marchas sin pomo, sustituido por tres botones en la consola—D, R y N— y las levas del volante para cambiar manualmente. Al respecto, pediríamos dos cosas: que los botones citados quedasen más a mano y que hubiera un botón 'P' para inmovilizar el coche al quitar el freno de mano con el motor en marcha.

El minimalismo y la batalla contra el peso—el Cactus arroja en báscula unos 10 kilos menos que el C3 pese a medir 22 centímetros más— ha llevado a

prescindir también de los elevalunas traseros—el cristal sólo puede abrirse mediante un mecanismo de compás—, los agraderos superiores o la cortina parasol si el coche equipa techo acristalado, de modo que acaban mezclándose rasgos de producto vanguardista—el cuero bitono del volante, las dos pantallas sobre el salpicadero, la enorme guantera principal...— con detalles 'low cost'. El interior del C3 es bastante más uniforme, más clásico: todo cae en el sitio habitual, hay un diseño más sobrio y en su dotación

no encontramos las ausencias palmarias que sorprenden en el Cactus. Éste, a cambio, tiene cosas que no ofrece ningún otro coche, como los 'airbump' que protegen las puertas o el airbag de copiloto en el techo.

AMPLITUD » Bien los dos, pero uno mejor

Si seguimos repasando el interior toca hablar de espacio. Podría pensarse que un coche de 394 centímetros tendrá poco que hacer en este capítulo frente a uno de 416, pero el C3 es-

tá bien aprovechado y 'se alza' más que sus rivales directos, como Clio, 208 o Fiesta. De hecho, sin tener en cuenta las barras de techo del Cactus, el C3 es ligeramente más alto, y eso se nota incluso al volante, pues vamos algo más arriba. Cinta métrica en mano descubrimos que la superioridad del 'crossover' frente al utilitario se centra en tres cotas: altura en las plazas delanteras—40 milímetros extra—, anchura trasera—30 mm de diferencia— y hueco para las piernas en la segunda fila—35 mm de ventaja—. El C3 no

es angosto, pero su rival ofrece más sensación de amplitud, y si quieren viajar tres en la parte posterior lo harán mal en el C3 y con algo más de confort en su oponente.

Además, en cuestión de confort hay otros factores a considerar, como la rumorosidad algo mejor filtrada en el Cactus o la distinta naturaleza de sus asientos: mientras el 'crossover' de Citroën, fabricado en exclusiva en Madrid, apuesta por unas butacas delanteras llamadas 'espíritu sofá'—parecen una banqueta corrida, van re-

lativamente bajas y tienen un mullido demasiado blando a nuestro juicio—, las del C3 son más convencionales. Y mejorables, pues el respaldo apenas sujeta en curva.

En cuanto al acabado, no hay que esperar ni materiales de primera ni un ajuste perfecto, pues estamos ante dos productos de planteamiento económico, pero en ninguno se perciben fallos de terminación graves y en el Cactus se aprecia el interés de los diseñadores por innovar y agradar.

Si pasamos a la zona del ma-



AIRBUMP LAS PIEZAS PLÁSTICAS PROTECTORAS 'RELLENAS' DE AIRE DEL C4 CACTUS SON DE SERIE Y PERSONALIZABLES



▲▶ Magnífico comportamiento del C3, con una actitud eficaz y previsible. Nos gustaría que montase discos en el eje trasero.



▲▶ Por amplitud, ventaja para el C4 Cactus, con mayor anchura detrás y más hueco para las piernas en la segunda fila. Los asientos del C3 sujetan mal, y los de su 'rival', muy blandos, priorizan el confort.



▲▶ También equipa tambores traseros el C4 Cactus, pero frena algo mejor al llevar más 'goma'. En su eje trasero sí hay estabilizadora.



letero, los dos convencen. Gana el 'crossover' por sus 358 litros y porque debajo lleva rueda de repuesto normal, pero los 300 del C3, que también tiene quinta rueda pero tipo 'galleta', nos parecen un gran valor para un utilitario de 3,94 metros. Y encima, con un extra de versatilidad sobre su 'hermano', pues el respaldo abatible 60:40 permite agrandar la zona de carga incluso si viajan tres personas.

RENDIMIENTO » En línea con su filosofía

El C3 se ofrece con un diésel HDi 70 y el Cactus con el BlueHDi 100, pero ambos comparten este diésel 1.6 de 92 CV probado que tanto nos gusta. Esa potencia da mucho de sí en coches que, conductor incluido, pesan unos 1.150 kilos, especialmente porque se añaden 'ingredientes' como un par

máximo generoso -23,5 mkg a 1.750 rpm- y desarrollos de cambio adecuados. Y eso último es aplicable a la caja manual del C3 y a la ETG6 del Cactus, cuyo funcionamiento mejora el de las CMP pioneras, aunque no se alcance la rapidez y suavidad de engranaje de una caja automática 'real'.

Algunos se preguntarán por qué no hemos elegido para la prueba un C3 con esa transmi-

sión, y la respuesta es fácil: la mayor parte de los españoles seguimos prefiriendo caja manual en nuestro utilitario. Dicho eso, vayamos con las prestaciones, que han sido ligeramente mejores en el C3, sobre todo al acelerar desde parado: 11,7 segundos para alcanzar 100 km/h, por los 13,3 medidos al Cactus, que prefiere una conducción relajada y no es el mejor para esprintar saliendo de

LAS NOTAS DE EURONCAP

	C3	C4 CACTUS
ESTRELLAS	★★★★	★★★★
Protección adultos	83%	82%
Choque frontal	14,4 pts	14,4 pts
Choque lateral	8,0 pts	7,4 pts
Choque lateral con poste	6,5 pts	6,8 pts
Choque trasero (reposacabezas)	0,9 pts	2,7 pts
Protección infantil	74%	79%
Protección peatones	33%	80%
Asistentes de seguridad	40%	56%

▼ C3 y C4 Cactus obtienen notas parecidas en los dos tipos de impacto lateral; y empatan en el test frontal.



Muy mal valorados en el C3 sus reposacabezas, que EuroNCAP califica de 'pobres'. Pero en el resto de aspectos responde bien, pues en el choque frontal a 64 km/h los pedales no se desplazan y el pilar 'A' se retrasa sólo 24 milímetros.



Los reposacabezas del C4 Cactus obtienen, en cambio, la mejor nota de cinco posibles. Y el pilar 'A' retrocede aún menos: 9 milímetros. En cambio, el pedal de embrague sí se retrasa: 120 milímetros hacia atrás y 5 hacia arriba.

un semáforo. No obstante, el de Villaverde se defiende en carretera, pues pasa de 80 a 120 km/h en poco más de 10 segundos. Aunque en ese entorno, donde no es necesario cambiar tanto y la ventaja en términos de confort del ETG6 se diluye, nos quedamos con el C3 manual, que admite una conducción 'alegre' cuando le exigimos. Además, nos ha sorprendido su brío en quinta, pues en esa marcha recupera de 80 a 120 km/h en 12 segundos exactos, por los 13,3 del Peugeot 208 con este motor, los 13,7 del Renault Clio dCi 90 o los 15,6 del Ford Fiesta 1.0 EcoBoost de 125 CV.

Y está bien que los coches 'corran' y sean ágiles, pues eso es seguridad, pero también que 'beban' poco. En esa faceta, el Cactus re-

vierte el resultado, pues anuncia menos consumo que el C3 -el 'Start&Stop' es decisivo en ciudad- y también gasta menos en la práctica: 5,1 litros en nuestro recorrido mixto, aunque los 5,3 de su 'hermano' también son elogiados.

Por último, hablar del comportamiento, satisfactorio en ambos. La dirección no es muy rápida en ninguno -unas tres vueltas de volante- y los dos comparten tambores en el eje trasero -el Cactus frena algo mejor por sus neumáticos más anchos-, pero gozan de estabilidad en curva y exhiben buenas maneras. El C3 balancea algo más -carece de estabilizadora trasera-, aunque podrá seguir sin pegarse a un C4 Cactus, también 'ratonero' al límite, cuya filosofía es un poco más burguesa.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

CITROËN C3 1.6 HDI 90 COLLECTION

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.425 euros. 48 plazos de 368 euros. El precio final aplazado es de 22.092 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste por km total: 0,46 euros/km.

SEGURO

A terceros: 302,51 euros/año. A todo riesgo: 476,11 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

CITROËN

Automóviles Citroën España S.A. C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid. Teléfono: 91 321 39 21

RED DE POSVENTA

1.055 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.citroen.es

CITROËN C4 CACTUS E-HDI 92 ETG6 FEEL FINE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.858 euros. 48 plazos de 404 euros. El precio final aplazado es de 24.251 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,40 euros/km. Coste por km total: 0,49 euros/km.

SEGURO

A terceros: 317,73 euros/año. A todo riesgo: 479,58 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

CITROËN

Automóviles Citroën España S.A. C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid. Teléfono: 91 321 39 21

RED DE POSVENTA

1.055 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.citroen.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

scribí hace pocas semanas las comparativas de Clio contra Captur y de 208 contra 2008, y reconozco que en ambas me costó menos llegar al veredicto. Básicamente, porque esos cuatro modelos 'cuadran' bien en un mismo tipo de conductor, lo que facilita hablar de un ganador o de cuál interesa según el tipo de uso. Pero en el caso de C3 y C4 Cactus me resisto a hablar de vencedor y vencido. Sería como preguntar si eran mejores 'Beatles' o 'Rolling Stones', o si es más bello el Parque de Doñana o el templo de La Sagrada Familia. Porque son incomparables. Opino que el C3 es una compra más lógica, pero asumo también que el C4 Cactus reúne argumentos para contar con un club de fans. Cuesta más y tiene curiosas lagunas en su dotación, pero no hay otro igual.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

	C3	C4 CACTUS ETG6
MOTOR	1.6 HDi 90	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	Pilotada, 5 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,93	8,78
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,52	16,09
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	26,71	23,40
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	37,50	31,81
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	47,69	40,72
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª		51,93
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)	3,05	3,05
Diámetro de giro (m)	10,4	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / 266 mm / Tambores	Discos ventilados / Tambores

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, por eje de travesía deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS		
Neumáticos	195/55 R16	205/55 R16
Llantas, aleación	6,0J x 16 pulgadas	6,0J x 16 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.150	1.145
Capacidad del depósito (l)	45	50
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,30	0,32
Mantenimiento (km)	25.000 km o 1 año	25.000 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)
995 mm	1.020 / 825 mm	895 mm	805 / 585 mm

EQUIPAMIENTO

	C3 COLLECTION			C4 FEEL FINE		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueeltas	x				x	
Termómetro de agua		x			x	
Ordenador de viaje	x				x	
Regulador/limitador de velocidad	x				x	
Elevavinas traseros eléctricos			x		x	
Retrovisores eléctricos regulables	x				x	
Retrovisor interior fotosensible		x			x	
Volante regulable altura/profund.	x				x	
Ajuste de altura asiento conductor	x				x	
Asiento posterior abatible 60:40	x				x	
Función de ahorro Stop&Start		x			x	
Asistente de arranque en cuesta		x			x	
Aire acondicionado		x			x	
Climatizador automático	x				x	
Pantalla táctil a color de 7"			x		x	
Faros antiniebla delanteros	x				x	
Faros de xenón/lavafaros		x			x	
Sensor de parking trasero			x		x	
Sensores lluvia/oscuridad		x			x	

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

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

C3 COLLECTION	C4 CACTUS FEEL FINE
Pintura met.: 395. Pack Collection (llantas aluminio 16" y apoyacodos): 310. Pack Collection Plus (Pack Collection, parabrisas abatibles y calefac., cierre eléctrico infantil puertas/ventanas y sensor parking tras.): 1.030. eMyWay (navegador con pantalla a color 7"): 720. Citroën Connect Box: 300.	Pintura metalizada: 400. Pintura Blanco Perla Nacarado: 550. Pintura Blanco Banquise: 150. Llantas aleación 16": 350. Citroën Connect Box (llamada de urgencia y asistencia localizada): 300.



VOLVO V40

No queremos llenar este espacio de palabras y más palabras. Solo queremos que conozcas todos los detalles que incorpora el Volvo V40. Porque entonces, apreciarás la diferencia. Desde 19.100€.

VOLVOCARS.ES

MOTORES DE 115 A 245 CV • AIRBAG PARA PEATONES Y SISTEMA CITY SAFETY • SISTEMA DE SONIDO HARMAN KARDON • PANEL DE INSTRUMENTOS DIGITAL INTERACTIVO • ASIENTOS ERGONÓMICOS DE CUERO • TECHO SOLAR PANORÁMICO

Volvo V40 D2 Kinetic 115 CV desde 19.100€. Emisiones CO2 (g/km) 88. Consumo mixto (l/100km) 3,4. Incluido IVA, transporte, descuento promocional, plan PIVE e impuesto de matriculación al tipo general (el tipo aplicable puede variar en función de la Comunidad Autónoma). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A. A- 78650348, con un importe mínimo a financiar de 15.000€. Duración mínima 60 meses. Permanencia mínima 24 meses. Incluye Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. **Oferta válida hasta 31 de marzo de 2015.**

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

BANCO DE PRUEBAS

	C3	C4 CACTUS
VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H	182 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	18,0	18,5
1.000 m salida parada	33,5	34,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,7 (11,3)	13,3 (11,4)
Recorriendo (metros)	201	240
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª/D	18,4	16,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,3	
COMUNICACIÓN		
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/D	34,1	32,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,7	
COMUNICACIÓN		
De 80 a 120 km/h en 4ª/D	9,5	10,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,0	
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 3%	+ 3%

CONSUMOS

EN CIUDAD		
A 21,8 km/h de promedio	5,3	4,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,0	5,0
En conducción rápida	8,7	8,9
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,6	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,4	7,7

CONSUMO MEDIO PONDERADO

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

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	799	930
-----------------------	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	4,9	3,8
Ciclo extrarurbano	3,4	3,4
Ciclo mixto	4,0	3,5

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h	14,0	14,1
A 100 km/h	37,6	38,6
A 120 km/h	55,9	52,9

Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,9

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)

Al ralentí	49,0	47,8
A 60 km/h	64,5	62,9
A 90 km/h	66,1	65,8
A 120 km/h	69,8	68,9
A 140 km/h	73,1	72,3
A tope	76,9	77,1

Umbral de conversación: 50 decibelios

Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	CITROËN C3	CITROËN C4 CACTUS
TECNOLOGÍA	7,5 No lleva 'Stop&Start' con la caja manual, pero sí con la ETG6. El motor está al día y el C3 ofrece, de serie o en opción, tecnología moderna, como cámara trasera.	7,5 Su cambio ETG6 va mejor que el CMP usado por PSA hace años, pero debería ofrecerse también caja manual con este motor. Su ligereza, todo un logro.
COMPORTAMIENTO	7,5 Nos gustaría que montase discos traseros, pero ha frenado bien. La actitud general es noble y segura, y el coche admite ritmos de conducción 'alegres'.	7,5 Tiene estabilizadora detrás y eso le da otro estilo de 'pisada', más aplomada, pero también es más 'burgués' al límite. Pese a los tambores traseros, frena bien.
PRESTACIONES	7,5 Un motor diésel de 92 CV no permite hablar de deportividad, pero el C3 acelera con cierto brío y empuja bien al adelantar: el '80-120' en quinta, estupendo.	7,0 Ha mejorado, pero el cambio manual pilotado aún no es muy rápido, y eso le penaliza al acelerar desde parado. En carretera, por contra, se defiende bien.
SEGURIDAD	7,0 No tiene las preciadas cinco estrellas EuroNCAP, pero este organismo lo valoró bien en general. La dotación de serie es muy completa: ocho airbag, ESP...	7,0 Empata a estrellas —cuatro— con su 'hermano' si hablamos de EuroNCAP. Y empata también por dotación. Llama la atención su airbag frontal de techo.
HABITABILIDAD	7,0 Si puntuásemos amplitud en relación a tamaño merecería más nota, pues es corto pero está bien aprovechado. Sin embargo, es más justo para cinco.	8,0 Mide 22 centímetros más de largo y tiene más distancia entre ejes. Eso permite que cinco se acomoden algo mejor y que el maletero ofrezca 58 litros más.
CONSUMO-PRECIO	9,0 Según Citroën, gasta 0,5 l/100 km más, pero en la práctica sólo hay 0,2 litros de distancia. Aunque lo esencial es otra cosa: cuesta menos y está bien equipado.	8,0 Gasta poquísimos, y eso le haría merecedor de una nota más alta. Pero el C4 Cactus es más caro que el C3, tiene menos descuento y está peor equipado.

CONCLUSIÓN

CITROËN C3

7,6 Nueva victoria, y van cuatro, de un utilitario frente a uno de los 'crossover' de moda. Y la causa principal vuelve a ser parecida: el C3 es mucho más barato que su oponente. Si sumamos a ello un equipo de serie más completo, una amplitud razonable para su recortado tamaño—ideal en ciudad— y prestaciones algo mejores todo se entiende.

CITROËN C4 CACTUS

7,5 Lo ha hecho por una sola décima, pero ha perdido. Quiere eso decir que desde un punto de vista racional el C3, un utilitario económico y equilibrado, es mejor compra. Pero ojo, porque el C4 Cactus será la opción ideal si solemos viajar con más de dos ocupantes o si necesitamos un maletero generoso. Y, sobre todo, si amamos lo exclusivo y original.



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

AIRBAG FRONTAL 'DE TECHO' PARA EL COPILOTO

La protección viene de arriba

En 2011, la estadounidense TRW Automotive desvelaba su 'bag in roof', un innovador airbag que sale del techo y sustituye al airbag frontal convencional. El pasado año, el primer vehículo en incorporarlo fue el C4 Cactus —Citroën colaboró estrechamente en el desarrollo de este dispositivo—, que lo equipa en la plaza del acompañante delantero —inflada, la bolsa tiene un volumen de 120 litros— para liberar espacio útil en el salpicadero.



Nuevo Hyundai i20
Abre tus ojos a la inspiración.

Si miras el mundo con otros ojos, lo más inspirador está muy cerca de ti. No te lo esperabas y de repente descubres un enorme espacio interior y un habitáculo con materiales y detalles nunca vistos en su categoría. Equipamientos como el techo solar panorámico o el sistema de alerta de cambio de carril inéditos en un vehículo compacto te descubrirán una nueva perspectiva. Abre tus ojos a Hyundai y experimenta lo inesperado.

Nuevo i20 desde 9.950€

www.hyundai.es



Gama Nuevo i20: Emisiones CO₂ (gr/km): 99-155. Consumo mixto (l/100km): 3,8-6,7. PVP recomendado en Península y Baleares para i20 1.2 MPI (85CV) ESSENCE (9.950€). Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación concesionario, oferta de mantenimiento y Plan PIVE del Gobierno (Sujeto al cumplimiento de las condiciones del Plan Pive del Gobierno). Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC S.A un importe mínimo de 9.950€ a un plazo mínimo de 60 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 28/02/2015. Modelo visualizado: i20 Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. Consulta las condiciones completas de oferta y de mantenimiento en la red oficial de concesionarios Hyundai o en Hyundai.es.

Ya está aquí el 'baby Jag'

Jaguar irrumpe de nuevo en el segmento D premium, donde antaño probó suerte de la mano del X-Type. Y lo hace ahora con el XE, un sedán de 4,67 metros de largo –un Mercedes Clase C mide 4,69–, que presenta una imagen elegante a la par que deportiva y que el cliente puede personalizar a su gusto, comenzando por los cinco acabados disponibles: Pure, Prestige, R-Sport, Portfolio y S, éste último exclusi-

Jaguar irrumpe de nuevo en el segmento de las berlinas medias con este XE, un sedán de imagen evocadora, deportiva dinámica, tecnología de vanguardia y eficientes a la par que prestaciones propulsores. Ya lo hemos podido conducir, aunque se trataba de unidades 'preserie'. Llega en junio y se suma a los nuevos integrantes de este segmento que ponen en evidencia la hegemonía alemana.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Si quieres saber más del Jaguar XE en... www.m16.in/884



▲ Los pilotos recuerdan a los del deportivo F-Type. Las llantas pueden ser de 17, 18, 19 ó 20 pulgadas. Los XE S de 340 CV tienen un equipo de frenos con discos delanteros de 350 milímetros.

PRECIO DESDE **37.000 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE 99 A 194 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 9,75 %

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Imagen. Tecnología. Comportamiento. Gamma mecánica. Equipamiento. Seguridad.

DEBE MEJORAR

Plazas traseras. Maletero irregular. Sonido del motor diésel. Depósito pequeño en diésel.

vo para la variante 3.0 V6 de 340 CV.

Bajo su carrocería se esconde un vehículo de alta tecnología, en el que Jaguar ha puesto su saber hacer en lo que a construcción ligera se refiere. Algo que viene haciendo desde 2003 con los XJ y F-Type.

Es por ello que el 75 por ciento de su carrocería es de aluminio, material que también usa en las suspensiones y en sus propulsores.

Los bloques, de cuatro cilindros, pertenecen a la nueva familia Ingenium y son comunes para los motores de gasolina y diésel. Todos presumen de bajos consumos y emisiones, y los diésel se pueden adquirir con cambio manual de 6 marchas o automático de 8. Este último es la única alternativa que se ofrece en los motores de gasolina.

Pero lo importante era comprobar cómo se mueven los XE, aunque se tratase de versiones 'preserie', en los que se notaban algunos detalles todavía que pulir en ajustes o calidad.

Delante predomina lo ordenado de su salpicadero, con una pantalla táctil de 8 pulgadas para el nuevo sis-



▲ Los automáticos tienen el selector circular que emerge al arrancar. Hay arranque por botón, freno de estacionamiento eléctrico...

tema multimedia 'in Touch Control'. También hay varios huecos para dejar pequeños objetos y sus asientos sujetan a la perfección.

Detrás, su afilado diseño roba centímetros en altura, mientras que un voluminoso túnel central y los marcados pasos de rueda lo convierten en un 4+1 plazas, pues la cen-

tral trasera es recomendable sólo para que viajen niños.

Para equilibrar pesos, Jaguar coloca la batería en el maletero, que tiene 450 litros. No está mal, aunque sus formas son irregulares. Puede equiparse con un respaldo abatible 40:20:40.

Comenzamos con el XE 3.0 V6, que equipan el motor

Las unidades probadas eran prototipos y de ahí la 'seta' para hacer una desconexión total del sistema eléctrico, como en los coches de carreras. La ergonomía interior es muy buena, así como su visibilidad. La dirección EPAS funciona de cine.

de los F-Type con 340 CV. Es una versión que pone el listón muy alto, apuntando a Audi S4, BMW 335i... Sus prestaciones son imponentes y en marcha nunca echaremos en falta potencia, pero para darle el toque picante se deberían ofrecer los escapes deportivos del F-Type. El cambio automático, fabricado como



PRECIOS

XE 2.0 i4 200 CV Aut. Pure	39.000 €
XE 2.0 i4 200 CV Aut. Prestige	41.472 €
XE 2.0 i4 200 CV Aut. R-Sport	43.285 €
XE 2.0 i4 200 CV Aut. Portfolio	45.043 €
XE 2.0 i4 240 CV Aut. Pure	44.000 €
XE 2.0 i4 240 CV Aut. Prestige	46.472 €
XE 2.0 i4 240 CV Aut. R-Sport	48.285 €
XE 2.0 i4 240 CV Aut. Portfolio	50.043 €
XE 3.0 V6 S/C 340 CV Aut. S	60.919 €
XE 2.0 i4D 163 CV Pure	37.000 €
XE 2.0 i4D 163 CV Prestige	39.288 €
XE 2.0 i4D 180 CV Pure	37.000 €
XE 2.0 i4D 180 CV Prestige	39.288 €
XE 2.0 i4D 180 CV R-Sport	40.966 €
XE 2.0 i4D 180 CV Portfolio	42.592 €
XE 2.0 i4D 180 CV Aut. Pure	39.500 €
XE 2.0 i4D 180 CV Aut. Prestige	41.788 €
XE 2.0 i4D 180 CV Aut. R-Sport	43.466 €
XE 2.0 i4D 180 CV Aut. Portfolio	45.092 €





FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 i4 200	2.0 i4 240	3.0 V6 S/C	2.0 i4 D 163	2.0 i4 D 180
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999	1.999	2.995	1.999	1.999
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	200/5.500	240/5.500	340/6.500	163/4.000	180/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	28,6/1.750-4.000	34,7/1.750-4.000	45,9/4.500	38,8/1.750-2.500	43,9/1.750-2.500
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Man. o Aut. 8 v.	Man. o Aut. 8 v.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R17	205/55 R17	225/45-245/40 R18	205/55 R17	205/55 R17
Peso (kg)	1.530	1.535	1.665	1.474	1.550
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416
Capacidad del depósito (l)	63	63	63	47	56
Volumen del maletero (l)	450	450	450	450	450
De 0 a 100 km/h (s)	7,7	6,8	5,1	8,4 (Aut: 8,2)	7,8 (Aut: 7,8)
Velocidad máxima (km/h)	237	250	250	227 (Aut: 227)	228 (Aut: 228)
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	7,5	8,1	3,8 (Aut: 3,9)	4,2 (Aut: 4,2)

cuenta su potencia, hará que muchos pongan sus ojos en los diésel. Conducimos también el 2.0 diésel de 180 CV y cambio automático –habrá que ver la ergonomía de los manuales por el túnel central–, y en el mismo recorrido, a un ritmo similar y sin perder un ápice de ‘feeling’ deportivo, medimos 5,3 l/100 km, un registro fabuloso, pues hablamos de una mecánica muy enérgica.

Al ponerlo en marcha surge una rumorosidad algo elevada y ‘fea’ –similar a lo que sucede en los diésel de cuatro cilindros de BMW o Mercedes–, detalle que tendrán que pulir en un futuro en el que seguramente llegarán versiones híbridas y con carrocería familiar.

En su equipamiento tampoco falta lo último en sistemas de seguridad activa.

do por Land Rover para optimizar la tracción sobre firme helado a baja velocidad–, que varían el mapa del motor, el tacto de su nueva dirección eléctrica EPAS, la gestión del cambio o el tarado de la suspensión, en este caso desarrollada por Bilstein...

Presenta el equilibrio de pesos del que hacen gala marcas como BMW en su Serie 3, y como ésta, el XE ofrece la propulsión trasera –podrían llegar versiones AWD–, lo que influye positivamente en su dinámica, siempre que ‘nos guste conducir’, frase que también le va como anillo al dedo al XE.

En rectas es cómodo, pero en curvas presenta un aplomo

envidiable, aunque si avivamos el ritmo se vuelve ‘dinámico’ a más no poder, siendo más divertido y no tan neutro como su rival de la hélice. A ello ayuda el ‘Torque Vectoring’, que actúa sobre el freno de la rueda interior

y nos permite trazar curvas a la perfección.

Durante la prueba, por sinuosas carreteras de doble sentido, medimos un gasto medio de 8,8 l/100 km.

Este consumo, para nada disparatado si tenemos en



El piso del maletero no es plano. Delante hay cómodos asientos y mucho espacio, pero detrás mejor que viajen dos adultos o dos adultos y un niño por lo incómodo de la plaza central. Los nuevos motores Ingenium diésel presumen de bajos consumos y prestaciones de deportivo.

los manuales por ZF, funciona de maravilla y tiene levas en el volante. Dependiendo de nuestro estado de ánimo o del estado del firme, podemos

elegir desde el ‘Jaguar Drive Control’ entre los modos ECO, Confort, Dynamic y Nieve –tiene además el ‘All Surface Progress’, desarrolla-



Petición

Regulación para vehículos conectados

La federación de talleres de automoción Conepa reclama a Bruselas una regulación sobre vehículos conectados para que sus propietarios se sientan libres de elegir taller. El sector de la reparación de automóviles argumenta que la falta de estándares y normalización puede dificultar la capacidad de respuesta de los talleres a las necesidades de los vehículos que salgan al mercado en los próximos años.

PSA

Centros de fabricación unidos

Los centros de producción que PSA Peugeot Citroën españoles de Vigo y Madrid y el portugués de Mangualde se han agrupado en el Polo Industrial Península Ibérica, con el objetivo de reforzar su competitividad. Yann Martin estará al frente de la nueva estructura, que integra una plantilla de 9.300 trabajadores y fabricó 492.000 Citroën y Peugeot en 2014. En Vigo se hacen los C4 Picasso y Grand Picasso, Berlingo y C-Elysée, además de los Peugeot Partner y 301. Berlingo y Partner también se hacen en Mangualde, mientras que Madrid está dedicada al C4 Cactus.

Teknia

Expansión a Serbia

El fabricante español de componentes para automoción Teknia ha comprado la compañía serbia Promotor Irva, especializada en procesos de estampación e inyección de plástico. Teknia Group tiene 16 plantas productivas repartidas por el mundo y



MÁS DE 2,4 MILLONES DE VEHÍCULOS HICIERON EN 2014 LAS PLANTAS ESPAÑOLAS, EL MEJOR DATO EN 5 AÑOS

España, entre los 10 países más productivos

Hemos vuelto al 'top ten' colocándonos como el noveno productor mundial de vehículos, además de ser los segundos en la UE, gracias a esas 2.402.978 unidades salidas de las 17 fábricas que hacen vehículos en España. Son casi 240.000 unidades más que en 2013 (+11,08 %) y también el mejor dato de los últimos cinco años. Pero además, indica que se va por el camino marcado por la Asociación de Fabricantes Anfac para conseguir llegar a los tres millones en 2016. Objetivo que no está difícil de alcanzar a la vista del nuevo incremento de producción (hasta los 2,6 millones de vehículos), que se producirá este año con las nuevas adjudicaciones.

Por lo que respecta a 2014, la patronal de los fabricantes achaca a tres factores el aumento de producción: la llegada de nuevos modelos, el impulso de las importaciones y la dinamización del mercado interno apoyada por los Planes PIVE y PIMA Aire.

En cuanto al tipo de vehículo, sólo desciende la producción de los todoterreno (26.357 unidades y -24,63%), con los turismos

acaparando gran parte del trabajo de las plantas españolas, que ensamblaron 1.871.985 unidades (+8,86%). Las 504.638 restantes se las anotaron comerciales ligeros (206.836 y +7,32%) y furgones (240.011 y +47,92%), que dejan 30.250 unidades (+0,82%) a industriales ligeros, 15.369 (+14,99%) a pesados y 12.170 (+17,95%) a tractocamiones.

A falta de los datos de-



▲ La previsión, llegar a 3 millones de producción en 2016.

dispone de una división de I+D, factor que los distingue como uno de los referentes del sector.

Intención

Derivar los camiones a la autopista

El Ministerio de Fomento está decidido a sacar los camiones de las carreteras convencionales más transitadas desviándolos por autopistas de peaje cuando haya un trayecto alternativo. La intención es rebajar a

la mitad el coste del peaje para los vehículos pesados y empezar a aplicar la medida de manera escalonada a partir de abril. La medida ya funciona en Gerona entre Mansanet de la Selva y la frontera francesa.

Transporte

En el punto de mira de la DGT

Furgonetas, camiones y autobuses centran los esfuerzos de Tráfico para reducir la siniestralidad

de este tipo de vehículos. Entre las medidas que se barajan, destacan las 'ITV en carretera', dotando a la Guardia Civil del equipo necesario, y radares específicos para controlar la velocidad de estos vehículos, cuyos límites de velocidad son inferiores a los de los turismos.

Siniestralidad

Repuntan los accidentes en enero

El primer mes de 2015 se

ha cerrado con un repunte de la siniestralidad en carretera, una subida que supone 27 muertos más que en enero de 2014, ocho más que en 2013. Además es la primera subida de la mortalidad en este mes desde el año 2006. En enero de este año las carreteras españolas se han cobrado 88 vidas en las 24 horas siguientes al accidente. Por contra, esperanzador ha sido el inicio de febrero, que cerraba el primer día, el domingo, sin accidentes, muertos y heridos graves.

También la demanda de los vehículos fabricados en España sigue creciendo fuera de nuestras fronteras. En 2014 salieron 2.039.893 unidades (+8,51%) para distribuirse por todo el mundo, puesto que la exportación fuera de la UE ha dado estabilidad a las factorías españolas, que han demostrado que calidad y competitividad no están reñidas.

La buena marcha de la producción no deja de reflejarse en la creación de empleo, hasta el punto de que la industria de vehículos y componentes coloca el sector entre los diez que más puestos de trabajo generaron en 2014. Fueron 26.800, que suponen uno de cada tres empleos nuevos de la industria manufacturera española y de ellos casi 20.000 (+26,1% sobre 2013) los realizaron fabricantes de automóviles.

el puntazo

La Jefatura Virtual de Tráfico deja de ser eficaz cuando un problema requiere la intervención de un operador.

El esfuerzo de la DGT para facilitar los trámites a través de Internet resulta inútil cuando hay un problema y el sistema remite al Teléfono de Atención al Ciudadano: 060. Entonces se inicia el calvario, pues la desesperación esperando respuesta a la llamada se convierte en frustración cuando al transferir la consulta a Tráfico, que sólo atiende por la mañana, se escucha «nuestros operadores están ocupados» y, sin más explicación, se corta la comunicación.

la imagen

De Martorell a las Antípodas

La versatilidad del León X-Experience queda fuera de toda dudas tras su periplo en Nueva Zelanda. A más de 19.300 kilómetros de Martorell ha demostrado que no hay terreno que se le resista, adaptándose a una de las naturalezas más extremas y exigentes del planeta. Llanuras, montañas, arena tierra o asfalto, con sol, lluvia o nieve no han impedido al León recibir 2015 en el primer país del mundo que ve la luz del sol.



la cifra

3.123

millones de euros ingresó el Estado en 2014 por la venta de vehículos, superando en 475 millones lo recaudado el año anterior, gracias, en gran parte, al aumento de la demanda propiciada por PIVE y PIMA. Las estimaciones de Anfac (fabricantes) atribuyen 2.884 millones al IVA, que sube un 20%, quedando el resto para el impuesto de matriculación, prácticamente en las mismas cifras de 2013.

CONGESTIÓN



Congestión

Seguimos a la cola de Europa

Entre enero y julio de 2014 los españoles perdimos una media de 10,4 horas en atascos, lo que nos coloca fuera del 'top ten' de los países europeos más castigados y sólo por encima de Portugal (3,7) y Hungría (3,4); el ranking lo encabeza Bélgica (28,2), Holanda (24,7) y Alemania (21,1). Los datos los proporciona el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), colaborador del estudio internacional de congestión realizado por INRIX Scorecard en trece países del Viejo Continente. Por ciudades, los automovilistas de Londres (55,8), Bruselas (43,6), Milán (37,3) y Stuttgart (36,8) son los que pierden más horas al volante, con Madrid (13,6) en el puesto 10, justo delante de Barcelona (12,0) que, junto con Dublín (14,3), presenta el dudoso honor de ser la que más ha visto incrementadas las horas pasadas en atascos. Por detrás de Madrid y Barcelona la lista nacional la completan Bilbao (11,6), Sevilla (10,0), Valencia (7,9) y Zaragoza (6,9). El índice INRIX de congestión considera las horas punta, los días laborables en periodos de 15 minutos para calcular el tiempo que pierden los conductores a lo largo del año en ir y volver de trabajar, partiendo de la duración de esos trayectos

la frase

José Manuel Soria. Ministro de Industria, energía y turismo.

«La automoción es un sector muy dinámico que está ayudando mucho a la economía y pensamos que podrá mantenerse a ese ritmo».



COMPONENTES I+D

Faurecia, ha inaugurado en Paterna (Valencia) un centro de investigación y desarrollo de componentes de interior. Ha costado unos 3 millones de euros y dará trabajo a 330 personas.

AUTOGAS EN ALZA

Las estaciones de servicio con Autogas en España se duplicaron el pasado año hasta superar las 400. Son ya más de 35.000 los vehículos que usan ese combustible alternativo.

TRACCIÓN TOTAL

Con 7.745 vehículos matriculados con tracción quattro, Audi es el fabricante que más coches con tracción integral vendió en el mercado español durante el pasado año.

RESULTADOS 2014

Con 32.600 millones de dólares (unos 28.880 millones de euros) de facturación y 708 millones de dólares de beneficio neto (unos 625 millones de euros) cerró 2014 CNH Industrial.

en breve

En El Cairo los peatones caminan tanto por las aceras como por entre los coches. Los semáforos no funcionan y los atascos son permanentes. Y todo el mundo toca el claxon de forma continuada...



Los Agentes de Movilidad cairotas tendrían todo el trabajo que quisieran. Pero no ayudan mucho. Lo 'normal' es ver entre uno y cuatro ocupantes por moto. Nosotros vimos una moto tipo 'monovolumen' con 8 pasajeros. En los cruces de la ciudad se impone quién más se arriesga. O quien tiene más huevos...

Las pirámides de Giza, en las afueras de El Cairo, son un espectáculo imponente. El turismo se está recuperando con mucha lentitud.



La ley de la selva

Recuerdo un viaje de trabajo a la China 'profunda' hace unos años del que volví impactado por muchas cosas. Y una que no se me olvida, pase el tiempo que pase, es su caótica circulación. Mis apuntes de entonces decían: «en China trasladarse en taxi es lo más parecido a ir en una vagoneta de la montaña rusa... pero sin frenos, hacerlo en autobús es una experiencia que sólo conocen los pilotos de las carreras de camiones, el mejor motorista español no sobreviviría más de un día al manillar de su moto y conducir un coche en China, siempre que los atascos lo permitan, se convierte en una de las misiones más arriesgadas que se puede realizar en el mundo». Pero me equivocaba. Una vez que he conducido en El Cairo, lo de China se queda en chiste si lo compara-

Con más de 25 millones de habitantes, El Cairo es una de las ciudades de circulación más caótica del mundo, por no decir la peor. En unas calles donde mueren 30 personas diarias en accidente de circulación, un conductor europeo poco hábil no duraría con el coche entero ni diez minutos. Hemos sobrevivido al 'infierno'.

mos con la conducción infernal, descontrolada y peligrosa de las calles cairotas. Allí, en la ciudad más poblada de África, la circulación es un completo desastre que roza el caos. Coches, furgonetas, camiones, motos y autobuses, muchos de ellos calamitosos, se entremezclan en un arriesgado cuerpo a cuerpo sobre el asfalto de las calles. Apenas vemos policía aunque algunos cruces (poquísimos) están 're-

gulados' por unos hombrecillos con chaleco amarillo cuya responsabilidad me dicen que tiene mucho que ver con la de nuestros Agentes de Movilidad. Sin embargo vemos que actúan con la desgana propia de quién se considera inútil para resolver un tipo de circulación que no tiene arreglo fácil. El claxon se utiliza, como en China, con la misma asiduidad que los frenos o el cambio, y aunque por momentos llega a

ser insoportable, al final te terminas acostumbrando. Los intermitentes están de adorno y es habitual que los conductores se salten a la torera las más mínimas reglas de circulación. «¿Reglas?, ¿qué reglas?», me dice Yaser con una sonrisa de oreja a oreja. Yaser es un guía de confianza que me acompaña permanentemente en esta misión casi suicida. Voy a conducir varios días en este infierno y necesito saber dónde están los límites. Y él sabe lo que se puede hacer y lo que no al volante. Pero no me pone muchos deberes. Bueno de hecho, no tengo ninguno, tengo carta blanca, porque no me prohíbe absolutamente nada. Este hecho ya de partida me produce una mezcla de excitación y acongojo. Excitación por poder conducir a mi aire sin la



amenaza constante de todo tipo de radares o la vigilancia habitual de una gran ciudad europea; y a la vez de acongojo, porque no voy a ser el único que va a conducir así, liberado de esos límites de velocidad, imposibles de cumplir a veces, que tenemos que cumplir en los países más civilizados.

Yaser me anticipa lo que ya me imaginaba «Esto es la ley de la selva, aquí gana la posición en un atasco, en un cruce o en la autopista, el coche que va a conducir así, liberado de esos límites de velocidad, aunque la sensación es de que hay un código no escrito en ese

avispero de vehículos que aparentemente circula sin control, y de que todo el mundo tiene asumido que el coche de al lado tarde o temprano se echará encima, de que el vehículo que va delante se detendrá sin avisar, de que un peatón cruzará por el peor lugar posible o de que una moto saldrá de la na-

◀ Llevar dos vacas en una pequeña pick up por la autopista es lo más normal del mundo en El Cairo. Por cierto una de ellas hizo sus necesidades en marcha y nos puso perdido el coche. Allí vale todo y nadie se queja absolutamente de nada.

da para interponerse en el camino pasando, en el mejor de los casos, a un centímetro del paragolpes.

Pero antes de seguir contando esta experiencia inolvidable, unas cifras escalofriantes para ponernos en situación.

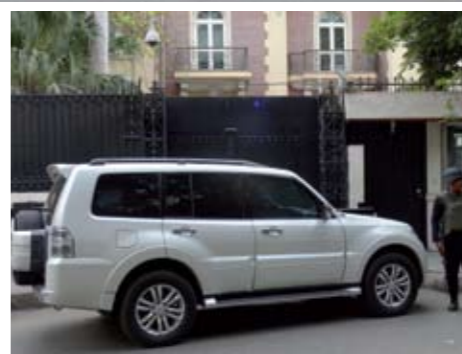
En El Cairo y sus barrios limítrofes, se superan los 20 millones de habitantes, el seguro de coche sólo es obligatorio durante el primer año y luego los accidentes se negocian entre las partes por las buenas o por las malas, a gritos y con los testigos que quieran apuntarse de jueces aunque el dinero lo termina arreglando todo. Es difícil saberlo porque no hay estadísticas oficiales, pero las voces más optimistas hablan de entre 20.000 y 30.000 muertos al año en accidente de circulación en Egipto. Y sólo en El Cairo mueren de esa forma entre 25 y 30 personas ¡¡¡ diarias!!! Conocedor de estos datos, ponerse al volante de cualquier vehículo en esta fabulosa ciudad requiere valor, decisión y



◀◀ A las furgonetas de transporte colectivo no les importa detenerse en los lugares más peligrosos, el caso es hacer caja. La de la foto, aun teniendo arcén, no le ha importado parar en pleno carril a recoger a un cliente. Cobran entre 10 y 50 céntimos de euro en función del recorrido. Es muy barato, pero muy arriesgado.



◀◀ La plegaria de los viernes es muy importante para los musulmanes, y no dudan en ocupar las calles. En las tiendas de ropa te puedes llevar muchas sorpresas. Delante de las embajadas hay muchísima seguridad.



mucha experiencia. Y si uno se puede mover en un todo terreno, se agradece ir más alto y mejor protegido. Lo de ir más alto al volante permite anticiparse, en El Cairo o en Lepe, sin embargo en la ciudad egipcia ir más alto te permite además vigilar los alrededores más lejanos, porque alguien puede llegar descontrolado desde cualquier sitio. Y es que, cuando se puede, la velocidad en las vías de circunvalación es muy elevada, tanto por la ausencia de normas, como por el estado de los vehículos.



▲ Pinchar un neumático en plena autopista no provoca ningún momento de estrés al propietario de la furgoneta afectada. Nada de apartarse al arcén. Se pone delante una caja, una rueda y un trapo de parapeto y arreglado.

Dentro de la ciudad uno tiene que estar preparado para esquivar de todo, y para avanzar en un cruce sin semáforos, en el que todo el mundo alrededor quiere llegar a su destino antes que tú. Y cuando digo todo el mundo, hablo no sólo de lo que uno espera encontrar en el tráfico rodado de una gran ciudad, sino también peatones, burros, carros de caballos, 'tuc tuc'—una especie de motocarros—, carretillas cargadas empujadas por chavales, vendedores ambulantes... Pero los cruces casi son lo de menos, porque además hay coches que se saltan los 'Stop', motos cuya

carga sobresale por los lados el equivalente al ancho de un coche o que circulan con más gente de la que cabe en un monovolumen, grupos de peatones cruzando entre el tráfico en marcha... Y si es de noche, coches y motos con todas las luces apagadas. Ni el guía, ni un taxista, ni varios conductores locales supieron aclararme el porqué de esa moda. Pero les encanta y no lo hacen por aho-

rrar. Primero porque el ahorro sería inapreciable, y lo saben, y segundo, porque si fuese por no desgastar las bombillas de los faros porque fuesen caras o difíciles de conseguir, todos conocen un mercadillo de accesorios situado en el centro de El Cairo. Éste es equivalente a dos veces el Rastro de Madrid, y en él puede encontrarse absolutamente de todo para cualquier coche por viejo que sea.

Desde sirenas o luces de policía, hasta paragolpes, pasando por logos, asientos, faros normales, faros LED, tornillería, equipos de sonido... Y todo a estrenar. Allí encontramos dos centros oficiales de accesorios de BMW y Mercedes. Y en el primero, conseguimos un logo de '320d' original a muy buen precio después de... ¡¡¡regatear un buen rato!!!

La gasolina cuesta en Egip-



to alrededor de 25 céntimos de euro el litro, pero los coches no son baratos. Por eso parte de la población se mueve en furgonetas de transporte colectivo que suelen ser de la marca Toyota. Lo normal sería transportar un máximo de 10 personas, sin embargo en El Cairo llegan a transportar hasta el doble. Estas furgonetas son de propiedad privada, no van identificadas y no son muy re-

comendables para los turistas, porque desde el momento en que subes ya estás arriesgando tu vida, al margen de que sabes cuándo te montas, pero nunca cuánto vas a tardar en llegar a tu destino puesto que el propietario trabaja a destajo y sube a su vehículo a clientes con destinos variopintos.

Tardo poco en acostumbrarme al ritmo de conducción cairota, pero me llevo

unos cuantos sustos y conduzco en un estado de tensión que me deja molido. El primer día estuve a punto de atropellar a un burro, casi me salgo debido a un volantazo que tuve que dar para esquivar una pick up que se saltó a la torera un 'Stop' a pesar de verme llegar, y casi me llevo puesta a una furgoneta de transporte colectivo que se detuvo sin avisar para que se bajara un pasajero en ple-

▲ Algunos motoristas no se terminan de acostumbrar al peligroso día a día de El Cairo y toman medidas.

◀ Desde un carro tirado por dos burros hasta un camello, en las autopistas cairotas te puedes encontrar absolutamente de todo. Pero todo el mundo está ya acostumbrado.

no desvío de una autopista. Por mucho que te cuenten, no puedes imaginar que la circulación va a convertirse en un videojuego donde tú eres el protagonista.

Pero el segundo día ya iba preparado. El Mitsubishi Montero V6 que conduje se movió por el centro como el resto de usuarios, me armé de valor e hice valer el tamaño de mi montura. Incluso toqué el claxon para mimetizarme más con la población. Los días restantes fue pan comido, muy estresante pero divertido. Yaser, comentó que me había adaptado muy rápido y que parecía que toda la vida había estado conduciendo en El Cairo, lo cual no supe si tomármelo como un cumplido...

Al llegar a Madrid el contraste fue increíble. Me pareció que todo el mundo conducía a cámara lenta, las rotondas se convirtieron en el invento del siglo, los semáforos no me molestaban aunque durasen una eternidad y cuando veía detenerse un vehículo en un 'Stop', le miraba con cara de sorpresa. Tardé algún tiempo en relajarme al volante. El 'videojuego' había terminado.



AUDI QUATTRO CUP DISFRUTA DE LA NIEVE
Audi sigue fomentando el deporte de base con el patrocinio de la séptima edición de la competición de esquí alpino Audi quattro Cup, en la que participan unos 4.000



chavales de entre 8 y 12 años. El torneo de este año ha comenzado esta semana en Formigal y recorrerá seis estaciones de esquí de Aragón, Cataluña, Asturias y Andalucía.

BMW 'TE GUSTA APRENDER'

25 estudiantes españoles podrán continuar su formación y realizar prácticas remuneradas en la central de BMW en Múnich gracias a la iniciativa '¿Te gusta aprender?', que la marca ha puesto en marcha en colaboración con la Fundación Universidad Empresa y la Universidad de Alcalá.

Durante la beca, de un año de duración, los seleccionados aprenderán en diferentes áreas de la compañía a la vez que cursan un máster online por la Universidad de Alcalá.

SKODA Y VALDELINARES



▲ La localidad turolense de Valdelinares, el pueblo más alto de España, protagoniza la última campaña de publicidad de Skoda, que incluye una acción contra el cierre de su escuela infantil.

QUIEREN SALVAR LA ESCUELA

Skoda rinde tributo a los 70 'guardianes del invierno' que protagonizan su última campaña de publicidad ayudándoles a salvar su escuela, que podría cerrar al finalizar el presente curso. Algunos de los alumnos residentes en Valdelinares (Teruel) pasarán al Bachillerato, y los demás no alcanzan el número mínimo para mantener la escuela abierta, de forma que de-

berían desplazarse cada día a otro pueblo, lo que aparece una dificultad especial considerando el entorno del pueblo más alto de España, con temperaturas gélidas durante meses y nevadas frecuentes. Ese duro escenario es el que llevó a Skoda a fijarse en la localidad para su campaña, protagonizada por los 70 habitantes y que mostraba en un vídeo las condiciones

a que se enfrentan. Skoda se comprometió a ceder un Scout 4x4 al pueblo si se alcanzaba el millón de visualizaciones, un reto casi logrado ya y que ayudará a evitar el cierre, pues con el coche cedido por Skoda y la vivienda y el puesto de trabajo aportados por el Ayuntamiento esperan encontrar una familia con hijos pequeños que deseen vivir en Valdelinares.

RELOJ PEUGEOT NO SÓLO COCHES

No es la primera vez que el estudio de diseño de Peugeot se embarca en la creación de un producto que nada tiene que ver con los coches. En esta ocasión son responsables de la creación de este reloj para la nueva marca Pecqueur Conceptuals. Una marca que toma su nombre

del de Onesiforo Pecqueur, maestro relojero del siglo XIX, considerado el primer ingeniero automovilístico ya que inventó el diferencial.



EN TWITTER
Hyundai sortea un i20 entre los que cuelguen en Twitter una foto de una obra de arte callejera (#HyundaiInspirArt) y consigan situarse entre los 10 primeros en número de votos.

PREMIOS DE LEXUS DISEÑOS FINALISTAS

Lexus ya tiene finalistas para la tercera edición de su Premio de Diseño, que este año giraba en torno al tema 'Senses' (sentidos, sensaciones).

En el concurso han participado 1.171 diseñadores de 72 países y entre los doce finalistas seleccionados encontramos un nombre español, el de la creadora Marina Mellado Mendieta,

con su propuesta 'Luz'. Este proyecto, según su autora, «utiliza tecnología de iluminación emocional para crear un ambiente adecuado para cualquier clima o condición climática».

La decisión final del jurado se conocerá en la Semana de Diseño de Milán (del 14 al 19 de abril), donde se exhibirán las creaciones de cuatro de los finalistas.



P. Martín/M. Turie|| motor16@motor16.com



▲Diseñadores de 72 países han participado en la tercera edición de los Premios de Lexus.



▲La española Marina Mellado (sobre estas líneas) es una de las finalistas de los premios de Diseño de Lexus con su proyecto 'Luz'.



LOS ANUNCIOS MÁS VISTOS DEL AÑO SEIS MARCAS EN LA SUPER BOWL

Las marcas automovilísticas tampoco han perdido este año la oportunidad de estar presentes en el evento más seguido de Estados Unidos, la final de la Super Bowl.

Se calcula que 184 millones de personas ven por televisión la final de la Super Bowl. Un espectáculo en el que las marcas automovilísticas están presentes cada año con anuncios en los que derrochan creatividad. BMW promocionó su i3 con un spot protagonizado por dos conocidos presentadores de la televisión estadounidense. Kia eligió al actor

Pierce Brosnan para anunciar el Sorento. Lexus mostró toda la fuerza de su modelo NX. Mercedes, por su parte, hizo protagonista a su AMG GT de una versión del clásico cuento de la tortuga y la liebre. Nissan participó con un anuncio muy paternal y Toyota dejó en manos de la medallista paralímpica Amy Purdy la promoción del Camry.



►▲Éstas son las seis marcas de automóviles que este año han derrochado imaginación con sus anuncios en la Super Bowl. No te pierdas los vídeos en nuestra web: www.motor16.com/videos.

GIRA EUROPEA DEL FIAT 500X ÚLTIMA CITA EN LONDRES

El Fiat 500X quiere huir de lo convencional. Por eso, se ha unido a uno de los ilusionistas más rompedores, Dynamo. Coche y mago han protagonizado la gira europea, 'El poder de X', que acaba de concluir en Londres después de visitar 74 ciudades. Olivier

Francois, CEO de Fiat, en la imagen junto a Dynamo, no quiso perderse la impresionante actuación final del mago. No os perdáis el vídeo: m16.in/v393.



DEPORTE

Citroën ha cedido siete vehículos -C5, C5 Cross Tourer, Jumpy Multispace y Jumper- a la Fundación Alberto Contador para los equipos ciclistas del corredor madrileño.

FUNDACIÓN RENAULT MOVILIDAD SOSTENIBLE

La Fundación Renault para la Movilidad Sostenible ha convocado la cuarta edición del premio al mejor proyecto fin de carrera sobre movilidad sostenible, con el que pretende fomentar entre los estudiantes el interés por lo que se considera uno de los retos del siglo XXI. La temática de los trabajos puede centrarse tanto en

soluciones tecnológicas como en diseños, eficiencia, logística, etc.



+ en www.bmw.es/tegustaaaprender

+ en www.seat.es

+ en www.comalgomas.es / www.guardianesdelinvierno.es

+ en www.peugeot.es

+ en www.hyundai.es/experience/inspirart

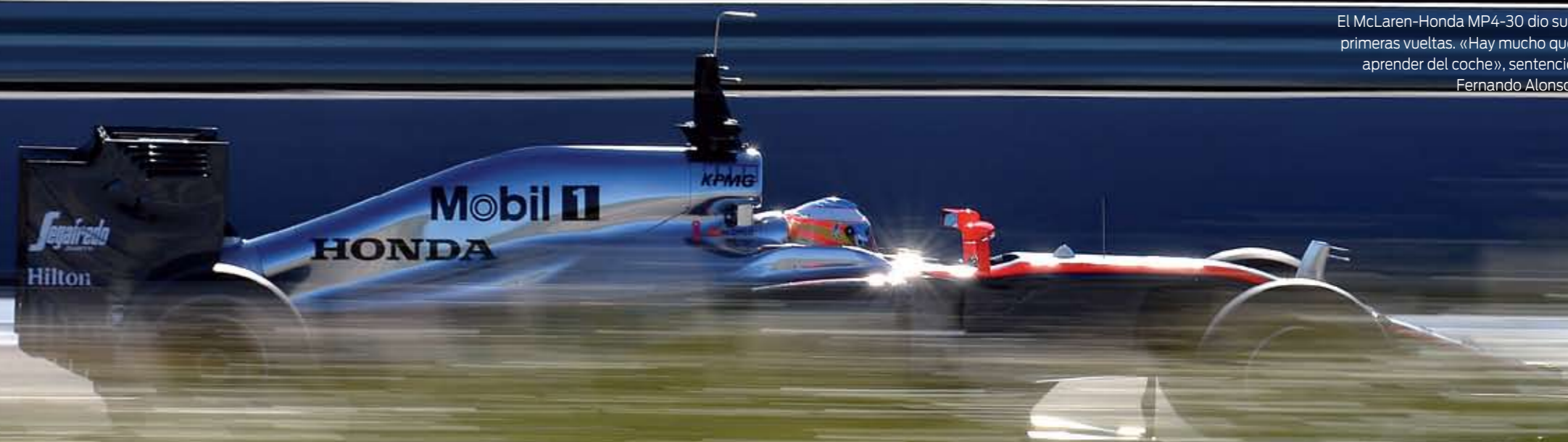
+ en www.fiat.es

+ en www.citroen.es

+ en www.fundacionrenaultmovilidadsostenible.es



◀▶ Alonso y Sainz fueron los grandes protagonistas para el público que asistió a los primeros entrenamientos en Jerez.



El McLaren-Honda MP4-30 dio sus primeras vueltas. «Hay mucho que aprender del coche», sentenció Fernando Alonso.



Mercedes demostró, desde el primer momento, que sigue estando un paso por delante de los demás.



Primeras vueltas del nuevo Ferrari, que marcó uno de los mejores tiempos. Pero en la Scudería hay cautela.



Williams comenzó con Valteri Bottas al volante de su nuevo coche. Quieren acortar distancias con Mercedes.

A la búsqueda de la 'piedra filosofal'

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Enzo Ferrari decía hace mucho que el mejor coche es el coche ganador, el pasado teníamos un coche feo y un coche que no ganaba». Cuando Mauricio Arribavene presentaba el nuevo F15 T de Ferrari acudiendo al fundador de la Scuderia, sintetizaba sin querer con ella el arranque de la pretemporada 2015 que, un año más ha tenido lugar en Jerez.

Porque en la edición bajo el nuevo reglamento de la Fórmula 1, dos temas han centrado los primeros análisis. Por un lado, la nueva estética de los

Con la presentación de los nuevos monoplazas y los primeros entrenamientos de Jerez ha arrancado la Fórmula 1 en 2015. Durante estos meses de febrero, los equipos buscarán esa 'piedra filosofal' que convierte a una máquina en oro, en un arma ganadora. De momento, todo apunta a que es Mercedes quien la tiene en su mano.

monoplazas, tan desafortunada con el nacimiento de la generación de coches híbridos en 2014. Y, por otro, se buscan por supuesto los primeros indicios de quiénes serán competitivos durante estos primeros compases de la pretemporada.

Como es tradicional, se arrancó con la presentación previa de los diferentes monoplazas, ya lejos de las costumbres del pasado. Internet, fotos y vídeos, y se acabó. Otros, esperaron directamente al circuito de Jerez sin más preámbulos.

Toro Rosso, con un pequeño acto social antes de rodar en el trazado andaluz. Mercedes buscó una fórmula 'híbrida', simulando primero con un 'robado' de fotos en Silverstone, para luego mostrar su arma para 2015 ya en el circuito. Y sacando la maza de forma implacable desde el primer día, dejando patente ya quién manda desde los inicios

«Creo que los coches este año van a ser más atractivos», explicaba James Allison, el máximo responsable de Ferrari, «después de algunos años de intentarlo hemos conseguido lo que necesitábamos desde

el punto de vista de la seguridad sin los resultados estéticos de los últimos años».

Si bien el tema acústico sigue como el pasado año, desde el punto de vista estético los nuevos monoplazas han visto como la 'cirugía estética' del nuevo reglamento ha dado otra apariencia a su figura, especialmente en el frontal. De momento, parece que el nuevo reglamento se ha interpretado en dos grandes 'escuelas'. Una, la de Williams y Force India, con Sauber en el caso más extremo, que mantienen un pequeño bulbo en su frontal. Otra, más estilizada, la de

McLaren y Ferrari. Red Bull se queda a medio camino de ambas, pero con una librea 'cebra' que busca impedir la correcta identificación de sus elementos aerodinámicos, a la espera de su definición definitiva.

Porque parece que también podrá haber cambios en este terreno, ya que las nuevas normas que han obligado a corregir el frontal han provocado importantes quebraderos de cabeza a los ingenieros. Por un lado aerodinámicos, al representar un elemento crucial para el direccionamiento de los flujos hacia el resto del monoplaza. Por otro, ante los proble-

mas provocados para pasar los 'crash test' de la FIA. En Jerez, al parecer, varios equipos presentaban soluciones provisionales que podrían ser alteradas durante el próximo mes.

Desde el punto de vista competitivo, no cabe sacar todavía conclusiones, como suele ser habitual en estas alturas del año. La complejidad de la Fórmula 1 actual y los diferentes programas de trabajo impiden, por lo general, sacar ideas definidas. Recordemos cómo, la pasada temporada a estas mismas alturas, Ferrari rodaba en Jerez sin el caudalímetro regulado para intentar averiguar

cuál era su déficit de potencia frente a Mercedes. Y los demás, sacando conclusiones.

Eso sí, Mercedes comenzó el primer día marcándose el equivalente a dos grandes premios en una jornada, con Nico Rosberg bajándose del coche fresco como una lechuga. Aunque el fabricante alemán parte como indudable favorito, sin embargo existe la percepción general de que su dominio no será tan brutal durante la presente temporada.

Porque un año de experiencia para todos los rivales debe empezar a plasmarse en el asfalto durante este mes de



EL MP4-30 ES UN COCHE AGRESIVO Y EN CIERTO MODO REVOLUCIONARIO. MCLAREN, HONDA Y ALONSO TIENEN CONFIANZA EN SU POTENCIAL

SAINZ SE ESTRENÓ CON EL TORO ROSSO. DEBE APRENDER RÁPIDO



▲ El equipo Toro Rosso mostró su coche en Jerez, donde Carlos Sainz se puso a sus mandos. Red Bull, por su parte, mostraba el coche con un aspecto bastante camuflado.

febrero. «Sabíamos que terminaron el pasado año con un conjunto increíble, y que probablemente lo refinarían y lo perfeccionarían. Espero que sean de nuevo los favoritos a batir al llegar a Melbourne. Pero tampoco estoy intimidado, creo que es un objetivo que podemos alcanzar», declaraba Daniel Ricciardo tras la primera jornada de entrenamientos, consciente de que el trabajo conjunto de Renault y Red Bull acercará a su equipo a Mercedes.

Fernando Alonso se mostraba de la misma opinión. «También el año pasado los viernes hacíamos primeros y luego no iba la cosa como queríamos, así que tranquilidad», explicaba el piloto español, para anticipar «que no creo que Mercedes vaya a ganar tantas carreras este año; son los favoritos, sí, pero creo que el resto de los equipos

están más preparados que el pasado año».

De modo que el gran tema a seguir durante las próximas sesiones de febrero en Barcelona será hasta qué punto, como afirman Alonso y Ricciardo, Red Bull, Ferrari y McLaren pueden acercarse al fabricante alemán. Lo que nadie duda es quién será el gran favorito en Melbourne. De momento, sólo cabe admirar el 'pase de modelos' inicial que nos ofrecían la segunda generación de monoplazas de la tecnología híbrida.

McLaren y Honda son debutantes en ella. El equipo británico deja transpirar la sensación de haber construido un monoplaza singular. Alonso insistía en el 'carácter extremo' de su compacto y afinado MP4/30, un coche 'agresivo', según el piloto asturiano, que Eric Boullier calificaba tam-

bién de 'revolucionario'. Y se percibe cierta confianza en su potencial latente, desentrañado a medida que se vaya llevando a cabo un largo proceso de puesta a punto, «va a ser un invierno donde tenemos que aprender muchísimo, tendremos poco a poco que aprender con el coche».

En cuanto a Ferrari, y tras el 'tsunami' que pasó durante el invierno por su estructura organizativa, su nuevo SF15T era considerado como 'sexy' por su máximo responsable, Mauricio Arrivabene. El equipo italiano también afronta un gran desafío en 2015 con su nueva montura, la primera creación completa de James Allison para la Scuderia. «Tenemos que ser realistas, hay muchos cambios que han tenido lugar durante el invierno, así que creo que lo más importante es que cojamos ritmo rápidamente

durante los entrenamientos invernales y empecemos a progresar. Si la situación es como la del pasado año, será muy difícil luchar por la victoria. Pero es nuestro objetivo, no estamos aquí para terminar segundos». Veremos durante este mes de febrero hasta qué punto Ferrari ha logrado modificar el rumbo de 2014.

Los entrenamientos de Jerez también vieron debutar a Carlos Sainz en Toro Rosso, quien sólo contará con cinco días más hasta Melbourne para aclimatarse a una complejísima Fórmula 1. «Hay muchas cosas que pasan y que hay que ajustar al milímetro. Existe tanta electrónica y tecnología que es difícil comprender todo lo que ocurre».

Al final, cada equipo intentará descubrir en la pretemporada si su monoplaza realmente ofrece esas claves cruciales que el propio James Allison apuntaba al mostrar el nuevo Ferrari, esa 'piedra filosofal' que todos buscan en un monoplaza de carreras.

«Cada año intentas conseguir lo mismo: poner la mayor cantidad posible de potencia en el asfalto, pero también de manejabilidad en su entrega. Un gran nivel de apoyo aerodinámico, pero no una carga límite absoluta, sino una que sea optimizada para todo tipo de condiciones a las que el coche se enfrenta a la pista, en las curvas, en poco y mucho viento, en la recta... Se trata de lograr el mejor rendimiento aerodinámico rinda en diferentes condiciones», confirma Allison.

«También necesitas unas suspensiones características que permiten el correcto compromiso entre el funcionamiento de las suspensiones sobre la pista, sobre el asfalto, y el apoyo de la plataforma aerodinámica arriba, para que se pueda entregar una buena carga al coche sin perder tracción y contacto con el asfalto». Y todo ello, al unísono. Ahí es nada.

¿Quién será quien más se acerque a ello en 2015? Los equipos de Fórmula 1 han empezado ya a descubrirlo.

motortec automechanika MADRID

Feria Internacional Líder para la Industria de Automoción en España dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África

11-14. 3. 2015

www.motortec-automechanika-madrid.com



Con licencia de:

 messe frankfurt

ORGANIZA



IFEMA
Feria de Madrid

MUNDIAL DE RALLYS 2017



Eric Camilli, pero no se conocen aún los nombres de los pilotos para 2017. Por otro lado, Toyota ha desvelado las especificaciones de la versión de rallys del GT86, que debutará este año. Su kit CS-R3, con preparación de asfalto y tierra, cuesta 84.000 euros más IVA -79.000 más IVA hasta el 24 de abril- y eleva la potencia del 2.0 bóxer a 238 CV. El GT86 CS-R3 tiene tracción trasera y cambio secuencial de seis marchas.

Toyota apuesta por el Yaris

La casa japonesa ha hecho oficial su retorno al Mundial de Rallys, al anunciar que participará en 2017 con un Yaris de cinco puertas -arriba-, sobre el que Toyota Motorsport ya está desarrollando el coche definitivo, de 3,91 metros de largo, y el motor 1.6 Turbo. Los pilotos de pruebas serán Stéphane Sarrazin, Sebastian Lindholm y



IMSA 24 HORAS DE DAYTONA



Triunfo de García en GTLM

El madrileño Antonio García, con un Corvette C7R compartido con Jan Magnussen y Ryan Briscoe, ganó la clase GT Le Mans de las 24 Horas de Daytona, primera cita del United SportsCar americano. Además, fue quinto absoluto, mientras que el vencedor de la carrera fue el Ford EcoBoost de Dixon, Kanaan, Larson y McMurra.

RESISTENCIA LMP1 2015



Marc Gené será uno de los pilotos del innovador Nissan GT-R LM Nismo

Con un anuncio de televisión en el descanso de la Super Bowl, Nissan ha presentado el GT-R LM Nismo, el coche con el que participará en la categoría reina del Mundial de Resistencia 2015, que arranca en Silverstone el 12 de abril, tendrá su segunda cita en Spa-Francorchamps, vivirá su tercer evento en Le

Mans con ocasión de las 24 Horas y seguirá con las pruebas de Alemania, Estados Unidos, Japón, China y Oriente Medio. La marca japonesa, que estará presente en todas para acumular el máximo de experiencia en esta primera temporada, ha preparado un proyecto ambicioso, encabezado

por su nuevo piloto Marc Gené -el de Sabadell ganó en Le Mans en 2009 con Peugeot- y con un vehículo innovador, pues el GT-R LM Nismo equipa su 3.0 V6 B-turbo de inyección directa -apoyado por un sistema de recuperación de energía cinética- en posición delantera, tiene también la tracción en el eje delantero y cuenta con un cambio secuencial de cinco marchas con leva automática.

El programa de pruebas del GT-R LM Nismo, que comenzó en Arizona en 2014, ha vivido su último capítulo en el circuito de Austin (Texas), donde el presidente de Nismo, Shoichi Miyatani, resumió sus intenciones: «nuestro mejor resultado en Le Mans fue una tercera posición, por lo que tenemos una cuenta pendiente; queremos ganar y tenemos el conocimiento para lograrlo por nuestros clientes, empleados y seguidores».

MOTOGP 2015

Se presentan los equipos favoritos

El 4 de febrero echa a rodar en Sepang, con los primeros entrenamientos, el Mundial de Motociclismo, y las dos principales escuadras de MotoGP están ya listas para



▲ Sobre estas líneas, Pedrosa y Márquez. En la imagen superior, Lorenzo y Rossi.

la batalla. El equipo Movistar Yamaha, que sigue confiando en el mallorquín Jorge Lorenzo y el italiano Valentino Rossi, fue presentado hace días en Madrid, mientras Repsol Honda eligió Bali (Indonesia) para desvelar su nueva moto, que será pilotada, como en 2014, por Marc Márquez y Dani Pedrosa.

▼ El GT-R LM Nismo propone una arquitectura sorprendente: tiene motor delantero y tracción también delantera.



VIVE UNA ESCAPADA PERFECTA

A tan solo **50 min. de Madrid**, en un enclave único, rodeado de viñedos, vive una experiencia inolvidable.

- Hotel 4 estrellas
- Restaurante
- Spa con Circuito de Vinoterapia.
- Bodega
- 5 salas para reuniones y eventos
- Jardines, pistas de pádel y gimnasio
- Parking gratuito
- Wi Fi gratuito

#laescapadaperfecta



www.laestacada.es



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

Los kilómetros en el permiso de circulación



SIN TRAMPAS EN EL KILOMETRAJE DEL USADO

Desde el 15 de enero los kilómetros recorridos por un vehículo deben constar en su permiso de circulación. Una demanda histórica de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam), por ser un medio para evitar el trucaje del cuentakilómetros en los vehículos de segunda mano y dar más transparencia al mercado de usados. Ganvam reconoce que esa manipulación a la baja para conseguir un precio más alto no es una práctica muy habitual, pero genera mala ima-

gen del sector y aumenta la desconfianza en el comprador. Además, es un acto de competencia desleal y tiene consecuencias para la seguridad vial.

Por eso, aunque la manipulación del cuentakilómetros está considerada como estafa y penada con hasta seis años de cárcel, los vendedores insisten en que esa acción delictiva se incluya como sanción administrativa en futuras modificaciones de la normativa. Algo que, Juan Antonio Sánchez-Torres, el presidente de Ganvam, recuerda

«no se llevó a cabo en la Ley de Seguridad Vial que entró en vigor en mayo del año pasado».

Por su parte, AutoScout24, el portal especializado en automoción, da algunas claves para para no llevarse sorpresas, como comprobar el desgaste de volante, pomo del cambio, botones y asientos, que puede delatar que algo no encaja. No tan fácil, pero mucho más efectivo es buscar la centralita para ver si los plásticos y los tornillos han sido manipulados.

Marcas y colores

TENDENCIAS EN EL MERCADO DE NUEVOS Y USADOS

VW, Seat y BMW han sido las marcas de moda en las pasadas cinco décadas, según el estudio «Evolución de las diferentes generaciones al volante», realizado por la web del motor Coches.net. Pero lo cierto es que los españoles cambiamos de marca tanto como de coche y que las tendencias no se mantienen estables. Lo demuestra que en los últimos años BMW, Audi y VW sean las marcas preferidas por los jóvenes, posición que ocupaba VW en los años 90. Si nos remontamos a los que empezaron a conducir en los 70, la favorita era Renault, que marcó a los conductores que se estrenaron al volante en los 80. Otro portal, el comparador y buscador de coches de segunda mano AutoUncle.es ha radiografiado los colores más populares entre los usados. Negro, gris y blanco copan más de la mitad del mercado.

Philips

La revolución en la iluminación del automóvil

La celebración de los cien años que Philips lleva iluminando el automóvil ha sido una oportunidad para volver la vista atrás y hacer un examen retrospectivo de

la evolución y los logros conseguidos en el último siglo. Muchas son las tecnologías pioneras que el proveedor líder de lámparas para el sector de la automoción y

el mercado de postventa ha presentado en ese tiempo, como el desarrollo de las lámparas de xenón halógenas o los diodos emisores de luz, los famosos LED.

La compañía, que equipa a uno de cada tres coches en el mundo y a uno de cada dos en Europa, no deja de conseguir sistemas de iluminación para el automóvil revolucionarios. Como ejemplo, los últimos productos llegados al mercado de postventa: «X-tremeVisión» y «WhiteVisión», que garantizan un 130% más de luminosidad que un halógeno convencional en el primer caso y una luz más blanca que garantiza una cómoda conducción nocturna en el segundo.



Movilidad eléctrica Un tercio del mercado español para Renault

Con 674 unidades, que suponen el 37% de los coches eléctricos vendidos en España en 2014, Renault se coloca como líder de un mercado en el que comercializa tres modelos: Zoe, Twizy y Kangoo ZE. Pero el título del eléctrico más vendido en España, Europa y el Mundo es para el Leaf, el 100% eléctrico de Nissan, que cerró el pasado año con 14.658 matriculaciones globales (+33% sobre 2013), de las que 465 correspondían al mercado español.



Por el lanzamiento el **30 DE ENERO** del **DVD Y BLU-RAY™** de la película **LUCY**

Motor16.com

&



...Te regalan el mejor cine de entretenimiento
4 packs de DVD + camisetas



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

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

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

Abarth Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.75/00. Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98595100. Garantías: Doxaris sin límites de km. Road price de venta: 7. Reporte de asistencia en carretera. Sitio web: www.abarth.es

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

Alfa Romeo Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.75/00. Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98595100. Garantías: Doxaris sin límites de km. Road price de venta: 7. Reporte de asistencia en carretera. Sitio web: www.alfaromeo.es

Table listing Alfa Romeo models such as 4C 1.7i 240CV TCT, MITO 1.3 JTDM 85CV S&S Distinctive, etc.

Audi Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / Dela Seba Editor. Génova Polígono Mas. Tau 08200 (Pla de l'Obispo) (Barcelona). *Teléfono: 942092929. **Garantías: Doxaris sin límites de km. Road price de venta: 7. Reporte de asistencia en carretera. Sitio web: www.audi.es

Table listing Audi models such as A1 1.6 TDI 105cv Attraction, A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin, etc.

Table listing Audi models such as A3 2.0 TDI 184cv clean diesel Attraction, A3 2.0 TDI 184cv Adrenalin, etc.

Table listing Audi models such as A3 Sportback 1.4 TFSI 125cv Ambition, A3 Sportback 1.4 TFSI 125cv Attraction, etc.

PEUGEOT Gran tirón del 208 GTI 30 th

Sólo hay 500 unidades de la edición especial y limitada que celebra el treinta aniversario del carismático 205 GTi. Es el 208 GTI 30th, realizado por Peugeot Sport sobre la base del 208 GTI convencional, que se anuncia como el más radical de los preparados por la división deportiva de la marca francesa. Un motor 1.6 THP de 208 caballos, asociado a una caja de seis velocidades, diferencial

Torsen, neumáticos especiales, pinzas de freno rojas y estabilizadora retrasada, se esconden bajo una atractiva carrocería de diseño exclusivo y personalización deportiva, que esta disponible en rojo rubí, blanco nacarado o bicolor negro/rojo.



Por 26.930 €

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

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

Table listing Peugeot models such as D 3 Sedan 2.0 TDI 184cv clean Str quat Attraction, D 3 Sedan 2.0 TDI 184cv clean d Attraction, etc.

Table listing Peugeot models such as G A4 1.8 TFSI 170cv quattro, G A4 1.8 TFSI multitrónic S line edition, etc.

Table listing Peugeot models such as D A5 Coupé 2.0 TDI 163cv ultra, D A5 Coupé 2.0 TDI clean diesel 190 quat Stro, etc.

Table listing Peugeot models such as D A5 Sportback 2.0 TDI clean diesel 190 quat, D A5 Sportback 2.0 TDI clean diesel 190cv, etc.

CAMBIO DE COCHE EN MUTUA MADRILEÑA

Los mutualistas de la aseguradora tienen un nuevo servicio gratuito: el cambio integral de vehículo, que incluye descuentos, asesoramiento personalizado y gestión gratuita para comprar un coche nuevo o de ocasión, siempre que se asegure en Mutua. El servicio lo ofrece Autoclub, el club de asistencia en carretera de la compañía, que aprovecha los acuerdos con marcas, concesionarios y operadores de renting para conseguir nuevos y usados en condiciones ventajosas.

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.

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 Mini and Mitsubishi.

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 Opel and Nissan.

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 preciosdecoches.motor16.com

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

AUDI Concesionario virtual

Se llama Audi VR experience y se centra en unos innovadores cascos de realidad virtual que permiten a los clientes configurar el vehículo de forma muy real y combinando las posibilidades de equipamiento que existen. Con esta solución, la marca de los cuatro aros da un paso más para integrar las tecnologías digitales en sus concesionarios con el objetivo de proporcionar un servicio más completo. La idea es implementar la nueva herramienta de ventas que se irá extendiendo a lo largo de este año.



SUBARU Pronto en la calle

A lo largo de este mes de febrero llegará a los concesionarios españoles la quinta generación del Outback, apoyado por una campaña comercial de 3.000 euros. Siete versiones componen la gama del renovado 'crossover' japonés, que integran tres acabados y asocia la transmisión manual de seis marchas a los 2.0 TD Sport y Executive. Todas las versiones ofrecen el Outdoor Pack, con rueda de repuesto en medida original y embellecedores plateados por 925 euros.



Table with 2 columns: Model, Price. Lists Subaru Outback variants and their prices, including a note about a 3,000€ discount.

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). Header row for the second table.

Main table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide variety of car models from brands like DEXTON, SWIFT, YARIS, LAND CRUISER, etc.

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like POLO Sport, GOLF, PASSAT, etc.

WIQUOT

COMPARADOR DE SEGUROS INTELIGENTE

Esta herramienta online gratuita, que gestiona contratos y documentación personal, ha puesto en marcha el primer comparador de seguros inteligente y totalmente independiente. También cuenta con un sencillo sistema de alertas, que avisa cuando el usuario debe renovar la póliza y cuál es la mejor oferta para sus necesidades y el modelo de vehículo que tiene.

TOYOTA Disfruta del pequeño japonés

Se ha iniciado la comercialización de la segunda generación del Aygo, que llega al mercado con una interesante propuesta de pago. Es el denominado «Pay x Drive» (pago por uso), una opción de financiación en condiciones muy ventajosas, que permite disfrutar del coche por 100 € al mes o devolverlo

Con «Pay x Drive» por sólo 100 € al mes



Table with 3 columns: Model, Price (3 puertas), Price (5 puertas). Includes models like 70x-play, 70x-shift-x-play, etc.

durante el primer año. Además, hay 1.700 euros de descuento, a los que se pueden añadir los 1.000 que corresponden al Gobierno cuando la compra se acoge al PIVE. También son interesantes los diferentes pack, que configuran más de 700 versiones.

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide range of car models including D TOURNEO, D V40 CROSS COUNTRY, G S60, etc.

CARTA
DE LA SEMANA

PREPARAR UN KIA SPORTAGE CON GAS NATURAL

J.V. Hernández

Tengo un Kia Sportage GDI 135 caballos del año 2014 y quisiera saber si puedo transformarlo para que el motor funcione también con gas natural. Además de menos contaminante resulta bastante más económico. Me gustaría que me dieran información al respecto y, a ser posible, algún taller autorizado a donde acudir. Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

Cualquier vehículo que funcione con gasolina puede ser adaptado técnicamente para que se alimente con GLP (Gas Licuado del Petróleo) o GNC (Gas Natural Comprimido). El único requisito es que el modelo en cuestión sea posterior al año 2001 o cumpla, como mínimo, la norma Euro III en materia de emisiones. Por lo tanto, tu Kia Sportage cumple con creces las condiciones.

El GLP se almacena en estado líquido a unos 10 bares de presión, por eso es suficiente con un pequeño depósito que se suele instalar en el hueco de la rueda de repuesto. El gas natural es algo más complicado de almacenar, ya que lo hace en estado gaseoso y a una presión mucho mayor, de alrededor de unos 200 bares. Por eso necesita de unos depósitos de acero reforzados de mayor tamaño, que restan capacidad al

maletero. Para que te hagas una idea, en un depósito de 100 litros se podrían almacenar unos 80 de GLP (siempre algo menos para mantener un margen de seguridad), mientras que con GNC bajaría hasta 20 ya que ocupa un mayor volumen. Por eso para mantener autonomías similares se recurre a depósitos más grandes... y seguros.

Una vez instalados los depósitos y la toma de repostaje específica, apenas hay que realizar variaciones en el motor. Se trata de un equipo paralelo que consta de un 'by pass' para que la inyección funcione tanto con gasolina como con gas. Eso sí, hay que instalar un reductor de presión porque hay que reducir ésta de los 200 bares iniciales a prácticamente 2.

El paso de una fuente de alimentación a otra se produce accionando un mando en el interior

del vehículo y resulta prácticamente imperceptible para el conductor. Las prestaciones del Kia Sportage GDI de 135 caballos serán muy similares tanto en gasolina como con gas natural porque la pérdida de potencia se sitúa en torno a un 2 por ciento.

Sin embargo, el consumo se reduce aproximadamente en un 10 por ciento, y con la diferencia de precio entre el GNC y la gasolina el ahorro rondará un 50 por ciento, dependiendo del uso que hagas de tu vehículo.

La transformación en el taller se realiza en dos o tres días y el coste final, para un motor de cuatro cilindros, se estima en 2.000 euros, cantidad a la que tienes que añadir el IVA.

Una vez realizada la instalación, y con la documentación oportuna del taller homologado, debes acudir a pasar de inmediato la ITV para que todo quede en orden.

Si finalmente estás interesado en realizar esta transformación en tu Sportage, te facilitamos el teléfono de contacto de Motor Gas (91 669 41 08), empresa especializada en este tipo de instalaciones y situada en la localidad madrileña de San Fernando de Henares.

BP: EVITA SEDIMENTOS Y MEJORA EL RENDIMIENTO

¿Qué significa que los carburantes BP son únicos? ¿Qué diferencia los Diésel A y Gasolina 95 de BP de los BP Ultimate Diésel y Gasolina?

RESPUESTA

Significa que todos nuestros carburantes son desarrollados con una nueva fórmula exclusiva de BP para proteger el motor de tu vehículo y alargar su vida útil. En cuanto a las diferencias, los carburantes BP Diésel A y BP Gasolina 95 incorporan aditivos que mantienen el rendimiento y evitan nuevos sedimentos en el motor. Por su parte, los combustibles BP Ultimate, además de esto, logran limpiar los sedimentos ya presentes y aumentar el rendimiento gracias a sus agentes reductores de la fricción.

RENAULT CAPTUR HELLY HANSEN

Antonio San Juan

Se trata de una edición limitada del Renault Captur, pero más allá de detalles estéticos como los asientos de cuero o la colaboración con la firma de moda Helly Hansen, la principal novedad que incorpora esta versión recae sobre el sistema Extended Grip, elemento que es de serie. Se trata de un avanzado sistema de tracción que permite al conductor elegir entre tres

modos de uso: carretera, terreno blando y experto, optimizando en los dos últimos casos la motricidad. Este sistema es muy similar al empleado en el Renault Scénic X-Mod y se asocia a unos neumáticos de uso mixto M+S (Barro y Nieve).



CONSULTAS RÁPIDAS

QUIERO RECLAMAR A MI COMPAÑÍA DE SEGUROS ¿CUÁL ES LA FORMA MÁS RECOMENDABLE?

Cuando existe un conflicto con la aseguradora, al rehusar un siniestro, existen dos vías de reclamación. Hay una vía amistosa, que consiste en presentar un escrito dirigido al Departamento de Atención al Cliente de la propia compañía, reseñando las alegaciones en que basamos la reclamación. Este departamento tiene un plazo legal, para responder, de dos meses, que debe ser respetado. Si este departamento estima nuestra reclamación, su resolución es vinculante para la compañía; en cambio, si desestima la misma o bien transcurren dos meses sin recibir contestación, podemos elevar esta reclamación ante la Dirección General de Seguros, organismo que tiene un plazo de cuatro meses para contestar, aunque habitualmente suelen tardar hasta ocho meses. Hay que saber que la resolución que tome la Dirección General de Seguros no causa acto administrativo alguno.

La otra vía de reclamación es la judicial, presentar demanda en el juzgado haciendo constar nuestras pretensiones y que sea el juez quien resuelva. En este caso, el demandante tiene la carga de la prueba y debe probar lo que solicita. Si esta demanda judicial supera los 2.000 euros de cuantía, es necesario estar asistido de abogado y procurador, y abonar las tasas.

BUENA PREGUNTA

EXISTEN TRES EXCEPCIONES EN LAS QUE SE PUEDE MULTAR SIN NOTIFICAR EN EL ÁCTO

He oído que no es legal que no te paren los agentes de tráfico para entregarte la denuncia. ¿Es esto cierto?

RESPUESTA

No es exactamente así. La Ley de Seguridad Vial siempre ha establecido que las denuncias se notificarán en el acto al denunciado, pero al mismo tiempo, permitía tres excepciones, indicando que se podría notificar con posterioridad, primero, cuando el vehículo estuviese estacionado y el conductor no estuviese presente; segundo, cuando los hechos hayan sido conocidos a través de medios de captación y reproducción de imágenes; y tercero, cuando la denuncia se formule en tales circunstancias que la detención del vehículo pudiera originar un riesgo para la circulación, en cuyo caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que producían ese riesgo.

Algunos ayuntamientos, como por ejemplo el de Madrid, intentaron alargar estos motivos e incluyeron en sus ordenanzas otras nuevas posibilidades, como que el agente careciese de medios para la persecución del vehículo, que estuviese realizando un servicio preferente o, incluso, que estuviese realizando labores de control del tráfico.

Evidentemente esas otras opciones incluidas en las ordenanzas municipales no eran válidas, no eran legales, puesto que sobrepasaban las

excepciones fijadas por la Ley, por tanto, a lo largo de estos años, han sido muchas las sentencias judiciales que han venido anulando sanciones impuestas a conductores cuyas denuncias no habían sido entregadas en el acto, y cuyo motivo de la falta de entrega no se ajustaba a los señalados por la Ley.

Precisamente, el Tribunal Supremo, recientemente, ha dictado una sentencia confirmando la dictada con anterioridad por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, donde, en relación a la Ordenanza de Movilidad de Madrid, se declaraba nula y se dejaba sin efecto el artículo donde se incluían otros motivos para no entregar las denuncias en el acto, por no ser de los expresamente recogidos en la ley.

Por este mismo motivo, en la última reforma de la Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el día 9 de mayo, se ha incluido un nuevo motivo por el que la denuncia no tendrá que ser entregada en el momento, que será siempre que el agente se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

En consecuencia, no es que las denuncias que no se entreguen en el acto sean ilegales, sino que tienen que recoger el motivo por el que no pudieron ser entregadas, el cual siempre debe estar entre los cuatro recogidos por la Ley de Seguridad Vial.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

INYECCIÓN DIRECTA O INDIRECTA

Pedro Gómez

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

RENAULT CAPTUR HELLY HANSEN

Antonio San Juan

Se trata de una edición limitada del Renault Captur, pero más allá de detalles estéticos como los asientos de cuero o la colaboración con la firma de moda Helly Hansen, la principal novedad que incorpora esta versión recae sobre el sistema Extended Grip, elemento que es de serie. Se trata de un avanzado sistema de tracción que permite al conductor elegir entre tres

modos de uso: carretera, terreno blando y experto, optimizando en los dos últimos casos la motricidad. Este sistema es muy similar al empleado en el Renault Scénic X-Mod y se asocia a unos neumáticos de uso mixto M+S (Barro y Nieve).

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com

CONSIGA
PROTECCIÓN
EXTRA
AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGALITAS
15%
DESCUENTO
MOTOR 16



LANCIA-VOLKSWAGEN DELTA Y GOLF, UN DUELO EN LA NIEVE



entre las marcas importadas –que sólo desde hacía 10 años se vendían libremente en España– las había que matriculaban más coches importados de modo paralelo que a través de los concesionarios oficiales. Esto ocurría con Mercedes, que importaba oficialmente 7.100 unidades en 1989 y 14.200 de modo ‘extraoficial’, tratándose en este caso, según el vendedor, «del 300 E que fue de una señora que sólo lo usaba para ir a la peluquería» o «de un 200 D que era de un anciano caballero que detestaba la velocidad y sólo lo usaba los miércoles...».

La prueba comparativa enfrentaba a un campeón en activo, el Lancia Delta Integrale (4.183.714 pesetas y 200 CV) y a un aspirante que no pasó de tal condición, el Volkswagen Golf G 60, con su original compresor G (4.040.622 pesetas y 160 CV). El motor progresivo, la eficaz suspensión y el ABS de serie del G 60, cuya tracción total era incompleta, cuyo cambio resultaba impreciso y cuya instrumentación acusaba lagunas, claudicaban ante el campeón, el Delta Integrale, de excelente comportamiento, de brillantes prestaciones y cuyo reparto de potencia en ambos ejes era un acierto, todo sin que su elevado consumo (12,2 litros cada 100 km a 120 km/h), su ventilación interior escasa o la brusquedad de su turbo enturbiaran un balance tan magistral.

El coche probado era el Alfa Romeo 75-1.6 Trofeo (1.800.481 pesetas y 110 CV). Esta versión especial del 75, una berlina de sobrada prosapia, destacaba por su comportamiento en general, su equipo y su precio, y no por el impreciso mando de su cambio, ni por la rápida

Nº 328
3 FEBRERO 1990
La portada



La comparativa entre el Delta y el Golf era argumento principal en una portada en la que también aparecían el Alfa 75 o el Nissan Primera. Y en los rallies, Carlos Sainz empezaba el año logrando el 2º puesto en Montecarlo.

fatiga de sus frenos, ni tampoco por causa de su elevado consumo (12 litros cada 100 km a 120 km/h).

Quien destacaba era el renacido Pegaso Z 102 STC, o sea, el Pegaso que se accidentó intentando participar en 1953 en los entrenamientos de Le Mans. Esta bellísima barqueta blanca, carrozada por Touring, volvía a la vida después de recuperar su mecánica y su estado original, lo que le convertía en un monumento.

En el Rally de Montecarlo la victoria había sido para el Lancia Delta Integrale de Auriol y Ocelli, pero el segundo puesto le correspondía al Toyota Celica GT Four de Sainz y Moya.

Delta-Golf: de carreras

Uno de los modelos más legendarios en la historia del Mundial de Rallys, el Lancia Delta Integrale se batía el cobre con el Volkswagen Golf G60, que no le derrotaba en las carreras pero daba la batalla en el mercado. Una comparativa con dos coches que echaban chispas.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era noticia un nuevo Nissan que sería un éxito de ventas por su calidad y prestaciones, el Nissan Primera.

También era noticia un nuevo Volvo derivado del reciente 440, igualmente fabricado en Holanda, que gozaría de cierto predicamento

en nuestro mercado. Se trataba de una berlina muy burguesa y se llamaba Volvo 460, ofrecido en versión turbo de 122 CV e inyección de 106, en ambos casos gracias a su motor Renault.

En el mercado ocurrían cosas curiosas. Así era que

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

Querías viajar al futuro. Queríamos ir contigo.



Nuevo Passat. Tan avanzado como quien lo conduce.

Sonabas con lo impensable. Primero con un copiloto que aparcase por ti y que también estuviera atento a la carretera. Que se preocupara por tu seguridad y la de todos. Ahora, también sueñas con alguien que te ayude en los atascos, que se conecte con el mundo mientras conduces y se anticipe a cualquier imprevisto en el camino. Ya lo tienes. ¿Qué será lo siguiente? Sea lo que sea, cuenta con ello.

Nuevo Passat Advance TDI 120 por 26.200 €* y nuevo Passat Variant Advance TDI 120 por 27.700 €* con: faros delanteros y traseros Full LED, navegador Discover Media, llantas de aleación de 17", Climatronic de 3 zonas, sistema de frenado anticoliciones múltiple, volante multifunción de cuero, Front Assist con freno de emergencia en ciudad "City Emergency Break", sistema proactivo de seguridad de los ocupantes Pre-crash, asientos delanteros ergoComfort, sensor de aparcamiento Park Pilot, ordenador a bordo Premium a color, control de velocidad de cruceo Tempomat, Bluetooth, conexión USB, indicador de presión de neumáticos, sensor de lluvia...



Explóralo en 3D con VW seeMore.
Descárgala gratis en App Store
y Play Store, coloca tu dispositivo
a unos 20 cm de la imagen del nuevo
Passat y disfruta del contenido.



Das Auto.

Passat Advance 1.6 TDI 120 CV/ 88 kW; consumo medio (l/100 km): 4,0. Emisión de CO₂ (g/km): 105. Passat Variant Advance 1.6 TDI 120 CV/ 88 kW; consumo medio (l/100 km): 4,1. Emisión de CO₂ (g/km): 107.
*PVP recomendado en Península y Baleares de 26.200 € para un Passat Advance 1.6 TDI 120 CV/ 88 kW y de 27.700 € para un Passat Variant Advance 1.6 TDI 120 CV/ 88 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos), para clientes particulares siempre que se entregue a cambio un coche de más de 10 años y financien un crédito mínimo de 12.000 € con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta 28/02/2015 o finalización del Plan PIVE. Modelos visualizados: Passat y Passat Variant Sport con equipamiento opcional.