

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE MALASIA DE F-1
VETTEL YA GANA CON FERRARI,
SAINZ PUNTÚA DE NUEVO
Y ALONSO SE RETIRA



Al volante: BMW X5M y X6 M,
Citroën C4, Jeep Renegade Trailhawk,
Mercedes-Benz Unimog



Nº 1.636
Del 31 de marzo al 6 de abril
de 2015

NUEVO ^{Lo último} JAGUAR XF LA BERLINA DE LUJO QUE MENOS GASTA

- ▶ Desde 3,9 l/100 km
- ▶ Motores de 163 a 380 CV



Esta semana, cuatro pruebas

Todocamino Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI



Utilitario Hyundai i20 1.4 CRDi



Familiar Híbrido



Compacto Volvo V40 D4



Toyota Auris Touring Sports

PRESENTAMOS LOS CRÉÉDITOS

Porque crees que necesitas cambiar de coche
y creemos que ha llegado el momento de que lo hagas.

Cómprate un coche desde

175€/mes

Y te regalamos hasta 800€
para tu seguro de autos en 2 años.



Bankia

bankia.es

Promoción válida desde el 16/02/2015 hasta el 31/05/2015, para clientes que formalicen un préstamo consumo, sujeto a la aprobación de riesgos por parte de Bankia, por un importe superior a 11.945€ con finalidad para adquisición de vehículos. Como regalo se abonará la prima de la póliza del seguro de los dos primeros años, con un máximo de 800€ (400€ por anualidad) a los clientes que contraten un seguro de autos en Bankia. Abono sujeto a retención fiscal vigente en el momento del ingreso en la cuenta. Bases depositadas ante notario y disponibles en oficinas Bankia. Ejemplo cálculo TAE: Importe préstamo: 11.945€. Plazo 96 meses. TIN: 9,00%. Comisión de apertura, mínimo 120€: 2,00% (238,9€). TAE: 10,00%. Cuota mensual: 175,00€. Importe total a pagar por el consumidor (capital + intereses + comisiones): 17.038,47€. Seguros mediados por BANKIA MEDIACIÓN Operador de Banca-Seguros Vinculado, S.A.U. (NIF A-40148884) y domicilio social en Pº Castellana, 189, 28046 Madrid. Inscrito en el registro administrativo especial de mediadores de seguros de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave OV-0034. Suscrito contrato de agencia de seguros con Mapfre Familiar. Seguro de responsabilidad civil y capacidad financiera cubierta según legislación vigente.

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Pensamientos al volante

No tiene sentido circular por autopistas y autovías con criterios de velocidad de los años 70 cuando la mayoría de accidentes son en vías convencionales.

Henos aquí, en un ir y venir propio de estos días de asueto motivados por la semana Santa y pensando en el absurdo que supone estar conduciendo por autopistas y autovías con una limitación de 120 kilómetros por hora. No tiene ningún sentido circular por estas vías de entre dos y cuatro carriles, con buena visibilidad, poco tráfico y una señalización de carísimos paneles infrautilizados, para terminar rodando con criterios de finales de los 70. Es como si los numerosos avances en seguridad de los automóviles actuales que curiosamente son los que más circulan por estas vías, no se valorasen como corresponde. De ahí el razonamiento caduco de algunos, según el cual, y ante tan rancio panorama, no encuentran necesario cambiar de coche, ni utilizar unos caros peajes en los que te 'fríen' a multas en las rectas. Proclaman que todo es un continuo sacacuartos y por ahorrar unos euros de sus apretados bolsillos, restan transcendencia a la seguridad, cuando es lo más importante.

Lo inaudito de la cuestión es que según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, los accidentes con víctimas por velocidad no llegan al 1,5 por ciento y se producen en la mayoría de los casos en carreteras de doble sentido y no en autopistas. Por eso es difícil de entender la cerrazón de no incentivar los peajes con precios más populares y elevar el límite de velocidad en zonas determinadas a 130 km/h. Máxime cuando la tozuda realidad precisa un crecimiento del 16 por ciento de fallecidos en accidentes, respecto al mismo periodo del año pasado. Además, pone de relieve que nueve de cada 10 víctimas se producen en las maltratadas carreteras secundarias. Por eso es de lógica el traslado de un buen número de radares a estas vías, como también lo es aprovechar las posibles reformas del Reglamento General de Circulación para bajar los límites en determinados tramos. Ahora bien, nada de esto tendrá resultados definitivos si no se soluciona el abandono sufrido por estas carreteras como producto de la crisis. Lo cierto es que cuanto más lo pienso, menos entiendo que mientras el Ministerio de Fomento está dispuesto a poner 4.500 millones de euros para salvar unas radiales que nadie utiliza, no sea posible tomar medidas para poner al día unas vías tan deterioradas y faltas de conservación

visto en internet

OTRA FORMA DE FABRICAR

Viendo los automatizados procesos de fabricación de las factorías automovilísticas de la actualidad, a veces se nos olvida que este proceso ha sido, durante años algo prácticamente artesanal. Y por ello, aunque siempre nos deleitamos con las imágenes de esa coreografía que en ocasiones es una cadena de

montaje, también nos gusta ver cómo se construían los coches antes; o para ser más precisos, cómo se construían algunos coches ahora. Y qué mejor ejemplo que una leyenda como el Land Rover Defender, cuyo proceso de fabricación podemos ver, disfrutar y deleitarnos en el siguiente vídeo.



Si quieres ver el vídeo de la fabricación del Land Rover Defender entra en...
www.m16.in/v507

no te lo pierdas

PROBAMOS DE TODO

Podría ser el resumen de lo que os vais a encontrar en este número, pues entre presentaciones de nuevos modelos y pruebas a fondo, hacemos un repaso a las últimas novedades presentadas en el mercado, y además, nos crea una 'fotografía' muy amplia del sector. Pues desde utilitarios como el Hyundai i20 o compactos superventas como el Citroën C4 o con aires premium como el Volvo V40 D4, llegamos a los todocamino, donde hemos probado desde el compacto Jeep Renegade Trailhawk hasta poderosísimos como los BMW X5M y X6M, el nuevo Volkswagen Touareg o el imponente Mercedes Unimog. Sin olvidar que también hemos podido probar el Toyota Auris Touring Sports -el primer familiar híbrido-. Una semana con mucho para elegir.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6

FORD S-MAX

Llega en verano

El nuevo Ford S-Max empezará a entregarse en verano. La segunda generación contará con el diésel 2.0 TDCi en versiones de 120, 150 y 180 y un biturbo de 210 CV. En gasolina habrá dos opciones EcoBoost: 1.5 de 160 y 2.0 de 240 CV.

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

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

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

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

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



EN PORTADA

8

HYUNDAI i20 1.4 CRDI

Utilitario con clase

La nueva generación del Hyundai i20 presume de imagen moderna, motores solventes y eficientes, un interior amplio, equipamiento a la última... Todo ello combinado con cinco años de garantía y un precio ajustado, incluso en esta eficiente



versión diésel que hemos probado y que lo convierte en alternativa a los utilitarios 'más típicos'.

CUATRO RUEDAS

14

VW TOUAREG 3.0 V6 TDI

Para todos los terrenos

La actualización del Touareg apuesta por grandes novedades en el apartado tecnológico, con nuevos sistemas de seguridad activa y un mejor rendimiento de sus V6 diésel; como en la versión que nos ocupa, que eleva su potencia a 262 CV al mismo tiempo que reduce los consumos.

18

TOYOTA AURIS TOURING SPORTS HYBRID

El familiar híbrido

La apuesta por la hibridación en Toyota es indiscutible y por eso en su amplia gama cuenta con vehículos como este atractivo Auris Touring Sports, un modelo que lo borda en ciudad por su suavidad y consumos. En carretera, sin embargo, el cambio penaliza su agrado.



CUATRO RUEDAS

26

BMW X5 M Y X6 M

Monstruosos

BMW pone a

la venta sus

nuevos X5 M

y X6 M, dos

'monstruos'

para devorar

kilómetros que

nos aceleran el

pulso gracias

a su corazón

con 575 CV.

Y aunque

superan las

dos toneladas

de peso su

extraordinaria

puesta a punto

les permite

rodar en

Nürburgring en

8 minutos y 4

segundos.

20

VOLVO V40 D4

Alternativa a los GTI

El Volvo V40 D4 ofrece unas notables prestaciones de su propulsor diésel de 190 caballos y unos comedidos consumos. Esta versión se convierte en un rival de cuidado para los GTI de la categoría.

22

JAGUAR XF

Es otra historia

La apuesta de Jaguar por el aluminio como material protagonista de sus coches tiene otro ejemplo en esta segunda generación del XF, con una amplitud superior a la del modelo actual, un chasis que se beneficia de las últimas tecnologías de seguridad y un consumo bajísimo: 3,9 l/100 km en su versión más eficiente.

25

JEEP RENEGADE TRAILHAWK

Hace honor a su nombre

Jeep lanza la versión Trailhawk del Renegade, de clara inspiración 'off road' porque asocia el diésel de 170 CV y la caja automática de 9 marchas a una tracción 4x4 específica y a un chasis personalizado.

30

MERCEDES-BENZ UNIMOG EURO VI

Puede con todo

Mercedes incorpora los nuevos motores Euro VI a su Unimog, un modelo ideal para trabajar en

CUATRO RUEDAS

28

CITROËN C4

Grandes cambios

El Citroën C4 se ha sometido a una actualización más profunda de lo que pueda parecer a simple vista. A sus renovados matices estéticos añade un equipamiento más generoso y sofisticado, y estrena una gama de motorizaciones que combina un magnífico rendimiento y unos consumos muy ajustados; todos los motores están exentos de pagar impuesto de matriculación.



condiciones límite, y aprovecha para someterlo a una profunda revisión tanto estética como técnica.

AL DÍA

32

SINIESTRALIDAD EN EUROPA

Reducción decepcionante
Como «decepcionantes» califica la Comisión Europea los resultados en seguridad vial registrados en 2014: 25.700 personas perdieron la vida.

DE CARRERAS

38

GP DE MALASIA DE FÓRMULA 1

Ferrari vuelve
Sebastian Vettel y Ferrari lograron derrotar sorprendentemente a Mercedes en una prueba abrasadora, abriendo la puerta a una posible alternativa al equipo alemán. Buen resultado de Sainz y Merhi y abandono de Alonso.

43

A TODO GS

Últimas noticias del deporte

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	14
Al día	32
La semana	34
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

BMW	26
CITROËN	28
FORD	6
HYUNDAI	8
JAGUAR	22
JEEP	25
MERCEDES-BENZ	30
TOYOTA	18
VOLKSWAGEN	14
VOLVO	20

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

64

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



FORD RANGER Y EVEREST

Ford acaba de presentar el Ranger 2016, que llegará con cambios de imagen, tecnología más moderna –conectividad Sync 2, asistente de mantenimiento de carril, control de cruceo adaptativo...–, suspensión mejorada y motores diésel con función Auto-Start-Stop. Además, se ha desvelado el Ford Everest 2015, un SUV de excelentes aptitudes 'off road' –22,5 centímetros de altura libre y 80 de profundidad de vadeo– destinado a Asia, Oceanía y Sudáfrica.

▶▶ El Ranger llegará a España en 2016. En cambio, el Everest se reserva para países de la zona Asia-Pacífico.



LLEGA EL NUEVO MITSUBISHI OUTLANDER

La firma de los tres diamantes presentará en Nueva York el Outlander 2016, encargado de estrenar la nueva imagen de familia de Mitsubishi. Contará con más de 100 mejoras de ingeniería y diseño que afectan a estilo, prestaciones, eficiencia y tacto de conducción.



EL TOYOTA RAV4, AHORA CON MECÁNICA HÍBRIDA

En el Salón de Nueva York también se desvelará la versión híbrida del Rav4, aunque la firma japonesa no ha avanzado absolutamente nada sobre sus características. En principio, podría compartir mecánica con el Lexus NX300h.



Fabricado en Valencia y con tecnologías innovadoras

Los primeros **Ford S-Max** se entregarán en verano

Ford ha anunciado que ya se puede reservar el nuevo S-Max, y que los primeros pedidos empezarán a entregarse en verano. La segunda generación de este monovolumen 'crossover' se fabricará en Almusafes (Valencia), de donde también sale el nuevo Mondeo, con el que comparte plataforma y casi todos los motores, pues el S-Max dispondrá del diésel 2.0 TDCI en versiones de 120, 150 y 180 CV, a los que añadirá otra alternativa, biturbo y aún más enérgica:

210 CV y 45,9 mkg. En gasolina habrá dos opciones para elegir, ambas de la familia EcoBoost y usadas también en el Mondeo: 1.5 de 160 CV y 2.0 de 240 CV.

La firma del óvalo apuesta fuerte en el capítulo tecnológico, pues el S-Max ofrecerá varios tipos de transmisión –automática Powershift y manual, siempre de seis marchas–, dos sistemas de tracción –delantera y total inteligente iAWD, que para ahorrar carburante y mejorar el confort sólo envía par al

tren trasero si es necesario– y asistentes innovadores, como un limitador inteligente de velocidad –combina el limitador de velocidad ajustable con el reconocimiento de señales de tráfico y permite superar en un máximo de 10 km/h el límite legal–, los faros dinámicos LED con luces de carretera que no deslumbran, el dispositivo de Ayuda Precolisión o la cámara frontal de 'visión partida', que permite salir de cruces o estacionamientos con mayor seguridad.



▶▶ El S-Max reúne más de 20 nuevas tecnologías, aplicadas a la seguridad, el confort y la eficiencia.

▶ La consola equipa una pantalla táctil de 8 pulgadas para controlar el Sync 2. Y también se pueden usar órdenes de voz.



Si quieres saber más del Ford S-Max entra en... www.m16.in/415

PARA PENSAR

4,2

l/100 km gastan los 3008 y 5008 con mecánica BlueHDi 120 y cambio EAT6

La nueva caja automática EAT6, de seis marchas, se combina desde ahora en ambos modelos con ese motor 1.6 diésel de 120 CV, pero también con el 1.6 THP de gasolina, que rinde 165 CV. Y todos cumplen la norma Euro6.

EL PUNTAZO



Tata nos propone el Megapixel Concept, un urbano de cuatro plazas con 5,6 metros de diámetro de giro y mecánica eléctrica de autonomía extendida. Su alcance, 900 kilómetros.

Novedades en Aston Martin Vanquish Carbon y V8 Vantage GT Roadster

Aston Martin viaja a Nueva York con toda su 'artillería', pues además del Vulcan, superdeportivo de 800 CV desvelado hace unas semanas en Ginebra, exhibirá allí por vez primera nuevas versiones de productos ya conocidos. Es el caso del V8



Vantage GT Roadster, denominación para Norteamérica del N430 a la venta en Europa, y que tiene bajo su capó un 4.7 V8 de 430

CV con el que alcanza 305 km/h. También muestra las ediciones especiales Carbon White y Carbon Black del Vanquish, que comparten un V12 capaz de impulsarles a más de 200 millas por hora –unos 321 km/h– y se

ofrecen con las carrocerías Coupé y Volante. En todos los casos se distinguen por su dotación más completa y una imagen aún más deportiva gracias a las nuevas llantas y distintos detalles en fibra de carbono.

▶▶ A la izquierda, la nueva edición especial Carbon White del Vanquish. A la derecha, el V8 Vantage GT Roadster, nacido para el mercado americano.



En principio no vendrá a Europa Versión HST de 380 CV del Range Rover Sport

Estreno mundial en el Auto Show de Nueva York del Range Rover Sport HST, nueva variante del SUV británico en la que Land Rover acentúa la deportividad gracias, en primer lugar, a los 40 caballos extra de su motor de gasolina 3.0 V6 sobrealimentado por compresor, que pasa de los 340 CV habituales a 380 para reducir el salto de potencia existente en la gama hasta los 550 CV de la versión más deportiva. El HST se identifica fácilmente desde el exterior por su diseño personalizado, pues equipa

ópticas delanteras y traseras específicas, techo en negro Santorini y una aerodinámica optimizada. También son exclusivas sus pinzas de freno rojas o las llantas de 21 pulgadas en tono oscuro satinado –el cliente puede solicitar unas de 22–, y capó, parrilla, faros antiniebla y 'branquias' de las aletas delanteras adoptan elementos acabados en negro.

Por último, el chasis recibe una puesta a punto más dinámica, con cambios en la suspensión para reducir el balanceo y en los frenos para aumentar su eficacia.

▶▶ Land Rover ofrecerá por ahora la versión HST en Norteamérica, China, Rusia y Oriente Medio. La personalización del interior incluye tapicería bitono en cuero Oxford, pedales deportivos y levas de cambio específicas.



Si quieres saber más del Range Rover Sport HST entra en... www.m16.in/1413

EMISIONES DE CO₂ EMISIONES OFICIALES: **106** G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

Por cada Hyundai i20 vendido en 2014 en España se matricularon cinco Seat Ibiza y más de cuatro Volkswagen Polo. Sin duda, el coreano no es el utilitario más demandado, pero esta nueva generación del i20 puede cambiar las tornas. Presume de imagen moderna, motores solventes, un interior amplio, equipamiento a la última... Todo combinado con cinco años de garantía y un precio ajustado, aun en esta eficiente versión diésel.



PRECIO **20.450 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Agrado de uso. Amplitud interior. Equipamiento de serie. Precio con descuentos. 6 velocidades. Confort de marcha. 5 años de garantía.

EN CONTRA

- Sin 'Start/Stop'. Prestaciones justas. Altura en la plaza central trasera. Ruidos aerodinámicos. Sin rueda de repuesto. Equipamiento cerrado.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Alternativa a los 'típicos' utilitarios

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

Si te pido que me digas cinco utilitarios sin pensártelo dos veces –ahora casi mejor llamarlos polivalentes, ya que cada vez son más funcionales y espaciosos– seguro que respondes raudo: Seat Ibiza, Volkswagen Polo, Opel Corsa, Renault Clio y Ford Fiesta. Y si no he dado en la diana, me puedo equivocar en el orden o en uno de ellos.

Pero en esa relación es muy probable que no aparezca el Hyundai i20, un uti-

litario que va a dar guerra en esta su tercera generación.

Aterrizó a finales de año y es un modelo completamente nuevo si lo comparamos con su antecesor, que derivaba del Getz. Este nuevo Hyundai i20 ha sido diseñado y puesto a punto por el centro que la firma coreana tiene en Rüsselsheim, Alemania. Así, está ideado según los gustos europeos a todos los niveles, comenzando por su estética.

Ahora el i20 es mucho más atractivo –en breve llega el i20 Coupé–, más en este Style que suma llantas de 16 pulga-

das, luces diurnas LED y el inconfundible frontal, que sigue el patrón de diseño de los nuevos Hyundai.

Es uno de los nueve 'polivalentes' actuales que superan los cuatro metros de longitud, y eso repercute directamente en su habitabilidad, donde brillan los 326 litros de capacidad de maletero –superado sólo por los 330 del Skoda Fabia–, aunque a costa de prescindir de rueda de repuesto y contar con una boca de carga más elevada de lo habitual. Presenta un práctico doble fondo que permite contar con un piso plano al abatir sus res-

paldos traseros. La nueva plataforma es 45 milímetros más larga que la anterior, con 2.570 milímetros de distancia entre ejes. A pesar de todo, es 19 milímetros más corta que la de un Renault Clio, que en total es 27 milímetros más largo que el i20. Esta plataforma le permite ofrecer unas buenas plazas posteriores en lo que a espacio se refiere –no nos ha gustado la forma de sus puertas traseras, con un marcado saliente con el que será fácil darse o golpear la pared–.

Respecto al nuevo Skoda Fabia –probado en el número anterior de Mo-

tor16–, este i20 tiene detrás el mismo espacio para las piernas, es dos centímetros más ancho a la altura de los codos y uno más alto, donde hace 'trampa'. Puede que para disimular la altura que 'roba' el techo panorámico –de serie– han realizado un rebaje con el se que gana algún centímetro, pero sólo lo han hecho en las plazas de los extremos y no en la central, que tiene una altura de 870 milímetros. Habrá que ver cómo es sin este techo acristalado.

Delante contamos con volante multifunción –hay que adaptarse a sus peque-

ños botones–, que se regula en altura y profundidad para lograr una correcta posición de conducción. Los asientos son cómodos –no hubiera estado de más un interior más colorido y alegre, en consonancia con la competencia–, la instrumentación es completa y fácil de leer, además de que presenta botones generosos y bien ubicados, por lo que es realmente sencillo habituarse al interior de este i20. El único 'pero' en ergonomía lo encontramos en su corta palanca de cambios, que lleva a rozar fácilmente con el codo en el cofre central.



▲ El piso del maletero se puede colocar en dos alturas, dejando el suelo plano al abatir los respaldos. No hay opción a rueda de repuesto.



AL GUSTO EUROPEO EL i20 HA NACIDO EN ALEMANIA, DONDE LO HAN DISEÑADO Y LO HAN PUESTO A PUNTO A TODOS LOS NIVELES SENCILLEZ GANARÍA PRESENCIA CON UNA PANTALLA TÁCTIL, PERO NO SE OFRECE. MANDOS GRANDES E INTUITIVOS PARA UN INTERIOR ERGONÓMICO Y BIEN ACABADO



▲ Soporte para smartphone y aviso de salida de carril, de serie.



▲ La puesta a punto de su chasis se ha llevado a cabo por el centro de Hyundai en Rüsselsheim. Su dinámica es sensacional en todo momento.



▲ Su amplitud es muy buena, tanto delante como detrás. No estaría de más un tapizado más alegre y más altura en la quinta plaza.



▲ El cambio manual tiene 6 marchas, curioso con 'sólo' 90 CV. No hay opción a automático.

Hyundai no utiliza plásticos acolchados en su habitáculo, pero la calidad de acabado es muy buena. En este sentido, la planta de Izmit en Turquía hace un trabajo impecable.

A diferencia de sus rivales directos, que ya ofrecen unas generosas pantallas táctiles, este i20 se conforma con el clásico sistema de sonido, pero añade un soporte en la parte alta del salpicadero donde podemos colocar nuestro smartphone. Así podemos utilizar 'nuestro' navegador y el sistema manos libres por Bluetooth.

Es otro de los elementos de serie en este acabado Style, con una dotación abrumadora y donde sólo encontramos la pintura blanca o metalizada como opción. Si no nos importa renunciar a algún que otro elemento de confort o al techo panorámico, también nos podemos ahorrar 1.450 euros y quedarnos

con el Tecno. Aunque, en este Style no faltan desde los antinieblas delanteros con función 'corner' hasta el climatizador, pasando por los sensores de aparcamiento delanteros y traseros, e incluso el avisador de abandono involuntario del carril LDWS, no hubiera estado de más que nos avisara de que nos estamos saliendo del carril con algo más que con un tenue pitido.

Poco a poco, el Hyundai i20 nos va convenciendo de que ya es otro más a tener en cuenta, pero si lo que prima es el bolsillo debemos echar cuentas. Esta versión cuesta 20.450 euros y viene 'alcatada hasta el techo'. Ya hemos dicho que el Tecno arranca en 19.000 y un Essence en 17.050. Siempre hablando del motor 1.4 CRDI 90 CV. Todos se pueden beneficiar de un descuento de hasta 5.226 euros si financiamos con Hyundai, nos acogemos al Plan PIVE, entre-

gamos otro Hyundai y, además, gracias al descuento actual. Ello deja a nuestro protagonista en 15.224 euros, un precio realmente competitivo.

Y si la economía aprieta aún más –el Essence se queda en 11.824 euros– podemos prescindir de 15 caballos y optar por el 1.1 CRDI de tres cilindros, pero sólo ahorramos 600 euros y no se ofrece en el Style.

Particularmente prefiero llevar aire acondicionado que climatizador y quedarme con este motor 1.4 CRDI de 90 CV, y no con el 1.1 CRDI.

Es curioso que con 'sólo' 90 CV apueste por un cambio manual de 6 marchas, siendo el único del segmento 'no premium' en hacerlo –sólo tiene sexta el Mini One D y también su 'clon', el Kia Rio–. Eso sí, no hay opción a cambio automático.

Hyundai no se ha complicado la exis-



◀ La guantera no está tapizada, pero cuenta con refrigeración. Se suma al resto de huecos repartidos por su habitáculo.

ción –nuestra unidad tenía un molesto ruido aerodinámico al pasar de 120 km/h–. Además saca pecho frente a la competencia con sus cuatro cilindros, pues ahora proliferan los diésel de tres, con el fin de firmar consumos ínfimos y cumplir la Euro VI, que este i20 también supera.

Juega en su contra que no ofrezca 'Stop/Start', sistema que ayudaría a rebajar el consumo, pues homologa los mismos 4,1 l/100 km de su antecesor, que pesaba unos 35 kilos más y tenía un coeficiente aerodinámico de 0,33 –ahora el Cx es de 0,30–.

En la práctica el consumo ha sido de 5,4 l/100 km, 0,7 l/100 km superior al de un Polo 1.4 TDI de igual potencia, dotado de 'Stop/Start' –la diferencia en el consumo urbano es de 1,2 l/100 km a favor del Polo–. Tampoco es un mal dato, pero es un apartado a mejorar.

Por debajo de 1.500 rpm el 1.4 CRDI empuja lo justo, igual que al superar las 4.000. Entre medias de esos regímenes da lo mejor de sí, aunque sus anchos neumáticos 195/55 R16 hacen de lastre y penalizan las aceleraciones, donde demanda un segundo más que lo homologado para acelerar de 0 a 100 km/h. Las recuperaciones se pueden tildar de decentes. Necesita un segundo más que el mencionado Polo para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad, pero luego se desquita en 1,4 segundos en quinta velocidad por el mejor escalonamiento de su cambio de 6 marchas.

Frena muy bien, y el nuevo chasis, con un 42 por ciento de aceros de alta resistencia –el anterior usaba sólo un 16%– ha permitido casi doblar su rigidez a la torsión, lo que se traduce en un comportamiento sensacional, semejante al del segmento superior.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 CRDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 79,0
Cilindrada (c.c.)	1.396
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Compresión	16,0 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	90/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	24,5/1.500-2.500

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	15,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	24,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	33,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	43,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	51,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

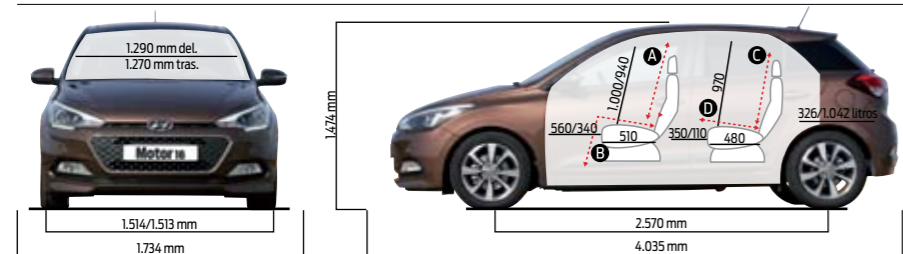
DIRECCIÓN Y FRENOS	De cremallera con asist. eléctrica
Sistema	De cremallera con asist. eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Discos

SUSPENSIÓN	Delantera: Independiente del tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.
Delantera:	Independiente del tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	195/55 R16
Neumáticos	195/55 R16
Llantas, aleación	6,0 x 16"

PESOS Y CAPACIDADES	1.165
En orden de marcha (kg)	1.165
Capacidad del depósito (l)	50
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,30
Mantenimiento (km)	20.000 km ó 1 año

MEDIDAS



(A) Altura al techo (máx-mín)	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.000 / 940 mm	1.070 / 850 mm	970 mm	830 / 590 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueeltas	×		
Termómetro de agua	×		
Volante multifunción	×		
Ordenador de viaje	×		
Regulador velocidad	×		
Cierre centr./mando a distancia	×		
Elevalunas eléctricos del./tras.	×		
Retrovisores plegables eléctricos	×		
Volante reg. altura/profund.	×		
Sensores de parking del./tras.	×		
Asiento posterior partido 60/40	×		
Apertura y arranque sin llave		×	
Sistema de navegación		×	
Climatizador automático	×		
Techo solar	×		
Llantas de aleación	×		
Faros de xenón/lavafaros		×	
Faros direccionales	×		
Sensor lluvia y luces	×		

SEGURIDAD	SI	NO	OP.
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag laterales delanteros	×		
Airbag de cortina	×		
Alerta por cambio de carril	×		
Control de estabilidad/tracción	×		
Rueda de repuesto		×	
Sensor presión de neumáticos	×		
Asist. de arranque en pendientes	×		

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)
Pintura blanca: 100. Pintura metalizada: 350.



BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	175 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,8
1.000 m salida parada	35,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	13,1 (12,1)
Recorriendo (metros)	229
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,8
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	
	+ 5%
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV	
	12,94

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	6,1	16,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,0	25,0
En conducción rápida	7,9	12,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,7	17,5
A 140 km/h de cruce	6,8	14,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,4	18,5

AUTONOMÍA MEDIA	Kilómetros recorridos	870
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	4,9	20,4
Ciclo extraurbano	3,5	28,6
Ciclo mixto	4,1	24,4

FRENOS	segundos	metros
a 60 km/h	1,6 seg.	13,6 m.
a 100 km/h	2,8 seg.	37,9 m.
a 120 km/h	3,3 seg.	54,8 m.



SONORIDAD	* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB
100 dB	
90 dB	
80 dB	
70 dB	
60 dB	
50 dB	
40 dB	
30 dB	
20 dB	
10 dB	
0 dB	

EN COMPARACIÓN CON...

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

	HYUNDAI i20 1.4 CRDI 90 STYLE	DACIA SANDERO 1.5 dCi 90 LAUREATE	OPEL CORSA 1.3 CDTI 95 EXCELLENCE	VW POLO 1.4 TDI 90 SPORT
PRECIO SIN DTO. (en euros)	20.450	11.530	19.305	19.600
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,1	3,8	3,4	3,4
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	12,1	12,1	11,9	10,9
MALETERO (capacidad en litros)	326/1.042	320/1.200	285/1.120	280/952
NUESTRAS CONCLUSIONES	A priori es el más caro, pero viene equipado hasta arriba y tiene más descuentos que ninguno -hasta 5.226 euros-. También 5 años de garantía y un solvente motor que anda bien y gasta lo justo, aún sin Stop/Start. El único con 6 velocidades, pero sin opción a cambio automático. Amplio por dentro y con gran maletero, su calidad de acabado es muy buena.	De planteamiento más sencillo, brilla por amplitud. No así por calidad, algo justa, o equipamiento, donde se paga aparte el aire acondicionado -424 €- o el navegador -230 €-. No puede equipar airbag de cortina, ni otros elementos, pero eso repercute en su precio, que le ha permitido situarse como el segundo utilitario en ventas. El dCi 90 anda como el resto y gasta poco.	Tercer utilitario en el ranking de ventas, estrena imagen y tecnología, con lo último en seguridad, si bien son opcionales. De equiparlo como el i20 nos tenemos que gastar 2.625 euros. Gran calidad e interior casi tan amplio como el coreano. Dinámicamente va muy bien y el motor responde con garantías, pero tiene 5 marchas y suma Stop/Start para arañar decimas en consumo.	Tiene un gasto real de 4,7 l/100 km, pues suma Stop/Start y un motor de tres cilindros que no es especialmente agradable. Puede equipar cambio DSG7, pero de serie se conforma con 5 marchas. Si bien en prestaciones son equiparables. No es tan amplio como el i20 y en calidad andan parejos. Eso sí, los Sport vienen bien equipados, aunque no tanto como su rival.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 5.113 euros. 48 plazos de 377 euros. El precio final aplazado es de 23.225 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,38 euros/km. Coste por km total: 0,48 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 301 euros/año. Seguro a todo riesgo: 471 euros/año con franquicia de 210 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR
HYUNDAI
Hyundai Motor España S.A. C/Quintanapalla, 2. 28050 Madrid.
Teléfono: 913 605 260

RED DE POSVENTA
190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
5 años sin límite de kilometraje
www.hyundai.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 20.800 EUROS

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

HYUNDAI i20 ACTIVE El más aventurero

Hyundai no ofrece un 'crossover' urbano como sucede en otras marcas. Esta carencia la suplente con este nuevo i20 Active, una variante con estética off-road que ya se vende en India y que no parece una 'locura' que aterrice en Europa.

Presenta una altura libre al suelo de 190 milímetros -un Peugeot 2008 tiene 160-, pero sólo se comercializa con tracción delantera, aunque con unos neu-



máticos apropiados podríamos superar bastantes obstáculos y rodar por pistas en mal estado.

Además, allí se vende también con este mismo motor 1.4 CRDI de 90 CV.

Si quieres saber más sobre el Hyundai i20, entra en www.m16.in/772

EN DIRECTO



Julián Garnacho
jgarnacho@motor16.com

Una marca que ofrece cinco años de garantía en sus productos ya da una idea del producto que comercializa. Este Hyundai i20 no es excepción y tendrás coche durante años y años. Bien hecho, amplio y cómodo, cada vez más los utilitarios son una alternativa a modelos de un segmento superior. Particularmente elegiría este motor y no el 1.1 CRDI. Son sólo 600 euros de diferencia y en prestaciones se nota, pues su comportamiento anima a rodar con él. Es extraño que no cuente con 'Stop/Start', aun así su consumo medio es comedido y sólo le sacaremos partido si hacemos muchos kilómetros en ciudad. Con los descuentos tiene un precio sorprendente, más cuando analizas su equipamiento y sólo encuentras dos opciones, y son pinturas.

La actualización del Touareg incluye cambios en su diseño exterior y en el aspecto de su funcional habitáculo, aunque los principales progresos se producen en el apartado tecnológico, pues el SUV grande de Volkswagen adopta nuevos sistemas de seguridad activa y ve mejorado el rendimiento de sus V6 diésel; como en la versión que nos ocupa, que gasta menos y eleva su potencia a 262 CV. Lo hemos probado en versión Terrain Tech y nos ha encantado como vehículo para todo tipo de usos.

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

La segunda generación del Touareg, a la venta desde 2010, nació con argumentos tan sólidos que la renovación practicada hace unos meses no tuvo que ser profunda. Lo importante permanece inalterado, limitándose Volkswagen a 'pulir' detalles para hacer frente a una competencia que no se estanca. Y ahí tenemos que apuntar a vehículos como BMW X5 o Mercedes ML, o incluso a sus 'primos' de Audi, aunque el Q5

sea 27 centímetros más corto que el Touareg o el nuevo Q7 –llega en verano– mida 15 centímetros más que nuestro protagonista. Y es que el Touareg parece el Volkswagen 'premium' por antonomasia, aunque también incluiríamos a Phaeton y CC en ese 'comando de elite' de la firma alemana.

No será fácil saber que estamos ante el Touareg 2015 si no ponemos al anterior junto a él, aunque cambien más cosas de lo que parece. Sobre todo en el frontal, que estrena

parrilla –alineada con los faros bixenón, ahora de serie–, un nuevo perfil cromado –que recorre el perímetro de la carrocería– o un paragolpes rediseñado en su parte baja. Y en la zaga también hay modificaciones, como el difusor entre los escapes o la reubicación de las luces antiniebla. No transforman el aspecto, pero lo 'refrescan'; y algo similar ocurre dentro, con retoques en mandos o nueva iluminación ambiental. Sigue transmitiendo sensación de refinamiento y,

sobre todo, de mucho equipamiento, lo que tiene bastante que ver con la realidad, pues la dotación de serie es impresionante en la gama Touareg –trae todo lo que esperaría un cliente... pero elevado al cubo–, y no digamos en el nivel Premium analizado, que por 2.540 euros extra añade cuero, asientos calefactables, alarma, eyectores del lavaparabrisas calentables, faros direccionales...

La lista de opciones también es larga, y si podemos gastar dinero y queremos un Touareg



PRECIO		72.370 €	
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 180 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75%	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Motor. Cambio de 8 marchas. Prestaciones. Aptitudes 'off road' (Terrain Tech). Menos emisiones. Acabado y equipamiento. Carrocería funcional.	-	Peso excesivo. Consumo real alejado del homologado. Rueda de repuesto inflable. Pequeños 'grillitos' al circular por mal firme. Precio bastante alto.

► En la zaga cambia el paragolpes –ahora integra las luces antiniebla de LED– y hay un nuevo difusor entre los escapes. Y en la versión V6 TDI de 262 CV probada el alerón es más grande. En cuanto al frontal, su evolución resulta aún más evidente.



Si quieres saber más del Volkswagen Touareg entra en...
www.m16.in/465

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **UNICOS** Nuevos Carburantes de BP

MOTOR	3.0 V6 TDI SCR 262 BMT
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 91,4
Cilindrada (c.c.)	2.967
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	262 CV / 3.800-4.400
Par máximo/rpm	59,2 mkg / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades. Reductora

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera hidráulica, con asis. variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 330 mm / Disc. vent. 330 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, de paralelogramo deformable, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente tipo McPherson, de paralelogramo deformable, con amortiguación neumática y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	255/55 R18 - 8,0Jx18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.251
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.801 / 1.940 / 1.709
Capacidad maletero/depósito (l)	697-1.642 / 85

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,5
1.000 m salida parada	28,6
De 0 a 100 km/h	7,7 (7,6)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,5

CONSUMOS		
	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,2 km/h de promedio	9,8	10,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	9,0	11,1
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	11,3	8,8
A 140 km/h de crucero	12,1	8,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	9,7	10,3
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	826	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	7,9 / 6,3 / 6,9	

Se adapta a todos los terrenos





▲ Las 275/45 R20 de nuestra unidad, poco apropiadas para uso 'off road'.



◀ Gran maletero: casi 700 litros de capacidad. Y desde su lateral derecho podemos bajar o subir la zaga, y abatir el respaldo divisible.



▼ Respecto al Touareg V6 TDI normal, la versión Terrain Tech –2.120 euros más cara– tiene más altura libre: 10 milímetros delante y 15 detrás. El comportamiento es magnífico.



◀ Los V6 TDI estrenan un catalizador SCR, que requiere aditivo AdBlue para eliminar los óxidos nitrosos. Su depósito, bajo la rueda de repuesto, dura unos 15.000 kilómetros.

'a la carta' encontramos infinitas posibilidades de configuración, lo que llevará el precio mucho más allá de los 72.370 euros –ojo, 12 millones de las antiguas pesetas– que cuesta la versión probada, muy atractiva al combinar el citado acabado Premium con el interesante –si a veces abandonamos el asfalto para explorar 'lo desconocido'– paquete Terrain Tech, sólo disponible con el 3.0 V6 TDI más energético de los dos existentes. Volkswagen dice que un 90 por ciento de los Touareg vendidos en Europa tienen motor diésel V6, y por eso centra ahí los avances técnicos, especialmente en la variante superior, que pasa de 245 a 262 CV y reduce el gasto oficial de 7,2 a 6,6

l/100 km ayudándose de una aerodinámica más cuidada –los bajos están mejor carenados– y del nuevo modo 'circulación a vela' de la transmisión, que hasta 150 km/h pone el motor al ralentí si dejamos de acelerar en marcha. Y presume de menos emisiones de CO₂ y óxidos nitrosos, lo que se logra con el catalizador SCR, que funciona con el AdBlue almacenado en un depósito bajo el maletero. Su presencia no impide contar con rueda de repuesto, aunque ese quinto neumático no conviene, pues tras sacarlo del doble fondo deberemos inflarlo antes de colocarlo. En la versión Terrain Tech, el gasto oficial de gasóleo es tres décimas mayor –6,9 l/100

km–, pero sigue siendo un valor excelente para un SUV de 4,90 metros que pesa 2.251 kilos y propone una mecánica tan ambiciosa. Aunque en la práctica será difícil acercarse siquiera al promedio anunciado, y será mejor echar cuentas con los 9,7 l/100 km que le hemos registrado nosotros. No es una barbaridad, pero hay rivales que 'beben' menos. Y mejoraríamos la función de ahorro 'Start/Stop', que cuando frenamos apaga el motor por debajo de 7 km/h, y nos gustaría que lo hiciera justo al detenernos por completo para evitar algún tironcito del cambio que a veces se produce antes de parar. Si el motor ya iba bien antes, con los 17 CV extra va aún me-

jor. Además, la potencia máxima es de 262 CV entre 3.800 y 4.400 rpm, y el par máximo, también generoso, está ahí desde 1.750 vueltas, lo que determina un brioso empuje en carretera con la colaboración del cambio Tiptronic de ocho marchas, de desarrollos bien escalonados –la octava es de 59,9 km/h por cada 1.000 rpm–. El Touareg probado 'anda' mucho, pues le hemos medido 7,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, y al final del primer kilómetro con salida desde parado ya va a 182 km/h. Y lo que es más útil: solventa adelantamientos con facilidad, pues de 80 a 120 km/h emplea 5,5 segundos. Para hacerse una idea certera basta decir que se mue-

EL MOTOR IDEAL
LOS 262 CV QUE
RINDE AHORA EL V6
TDI MÁS POTENTE
EMPUJAN BIEN, Y CON
AYUDA DEL CAMBIO
TIPTRONIC DE 8
MARCHAS PASAMOS
DE 80 A 120 KM/H EN
5,5 SEGUNDOS
MÁS EQUIPAMIENTO
EL TOUAREG ADOPTA,
DE SERIE, EL SISTEMA
DE FRENADO
ANTICOLISIONES
MÚLTIPLES, LOS
FAROS BIXENÓN
Y, SÓLO PARA LOS
V6 TDI, EL MODO
'CIRCULACIÓN A
VELA' DEL CAMBIO



▲ Aunque el túnel central es voluminoso y hay un amplio mueble para la climatización posterior, detrás pueden acomodarse tres adultos. Y la banqueta posterior es ajustable, pues podemos adelantarla hasta 16 centímetros. Las butacas delanteras sujetan bien.



▲ Calidad, refinamiento y completa dotación. Si no le damos la máxima nota en acabado es por algún 'grillito' sobre mal firme. Nuestra unidad, con equipamiento Premium Terrain Tech y suspensión neumática opcional, invitaba a practicar todoterreno 'de verdad'. El número de asistentes ha crecido.



ve como un BMW 420d xDrive Gran Coupé de 184 CV, al que medíamos hace poco 7,5 segundos para coger 100 km/h, 28,6 para cubrir el primer kilómetro –ahí empatan– y 5,7 para pasar de 80 a 120 km/h. Además, el Touareg 2015 ve mejorada la suspensión de muelles, de serie, pero sobre eso nada podemos contar ya que nuestra unidad montaba la amortiguación neumática opcional, recomendable porque permite elegir entre los modos Normal, Comfort y Sport, y se lleva a la perfección también con usos lejos del asfalto, pues permite aumentar a 30 centímetros la altura libre, que en un Touareg 'convencional' ya es de 22. Es el complemento



▲ Con la suspensión neumática –3.660 euros– podemos llevar la altura al suelo hasta 30 centímetros. A más de 140 km/h recupera la cota normal.

ideal para esta versión Terrain Tech, indicada para conducción 'off road' por su mayor altura libre –10 milímetros extra delante y 15 detrás– y por aparejar una tracción total 4Motion más avanzada que la

del resto de la gama: añade diferencial central bloqueable para igualar al 50 por ciento la distribución de par entre ejes –en modo Normal manda un 40 por ciento al tren delantero y un 60 al trasero–, permite

limitar a 70 km/h la velocidad mientras la suspensión va a su máxima altura, admite la desconexión del 'Start/Stop' o del ESC en modo 'off road' y, muy importante, dota a la transmisión de reductora. Y reductora 'de las de verdad'. Si retornamos a la carretera, escenario habitual de uso, sigue presumiendo de virtudes, pues los frenos destacan por potencia –54,7 metros de 120 km/h a 0– y cumplen por resistencia, la dirección es precisa y rápida –sólo 2,7 vueltas entre topes–, y la estabilidad es muy buena, tanto en autovía como 'culebreando' en vías de montaña, donde el excesivo peso del conjunto pasará a un segundo plano.

Si quieres saber más de la nueva gama Toyota Auris entra en...
www.m16.in/1071



▲▲ La presentación es llamativa y el conductor puede elegir entre tres modos de uso: 'EV', 'ECO' y 'Power'. La habitabilidad es la misma que en el resto de la gama Auris Touring Sports, pese a su naturaleza híbrida.

Mejor en la ciudad

Con la llegada del verano, la gama Auris se renueva con importantes cambios a nivel estético, de chasis, de equipamiento y de motorizaciones. Todo eso, menos el aspecto mecánico, salpicará a nuestro protagonista, que seguirá conservando tal cual su sofisticado sistema híbrido. Quizás sea un buen momento para conseguir una de estas unidades a buen precio...

Esta carrocería familiar tiene un incremento de precio de 1.200 euros frente a la berlina, y a cambio tenemos 29 centímetros más de coche, localizados en el voladizo posterior, con el fin de aumentar la capacidad del maletero hasta los 530 litros, un mundo si tenemos familia o somos amantes del deporte o el ocio.

Las razones para decantarse o no por esta variante híbrida

La apuesta por la hibridación en Toyota es indiscutible y por eso en su amplia gama cuenta con vehículos como este atractivo Auris Touring Sports, un modelo que lo borda en ciudad por su suavidad y consumos. En carretera el cambio penaliza su agrado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com Fotos: Álvaro Gª Martins



▲ En ciudad lo borda por suavidad y consumos. Lejos de la gran urbe pierde algo de atractivo debido al funcionamiento del cambio.

da no habrá que buscarlas en términos de habitabilidad o maletero, porque son las mismas en toda la gama. El motivo es que la batería de níquel e hidruro metálico se aloja debajo de los asientos traseros.

Nuestro consejo es que si mayoritariamente nos movemos por ciudad, esta versión híbrida es muy recomendable, porque en la urbe lo borda por su suavidad, refinamiento y consumos, inferiores incluso a los de un diésel.

El sistema híbrido está compuesto por un propulsor de gasolina de 1,8 litros, que ofrece 99 CV, y un motor eléctrico que presume de 82. La potencia conjunta es de 136 caballos. Y todo se gestiona mediante una caja de cambios automática con variador continuo.

Como comentamos, en ciudad



▲ Dinámicamente es estable, pero la dirección quizás esté demasiado asistida en zonas sinuosas.



▲ La batería se sitúa bajo el asiento trasero, de esta forma se mantienen los 530 litros del maletero.

dad va como la seda porque el motor eléctrico toma un mayor protagonismo. Incluso si activamos el modo 'EV' podemos circular alrededor de tres kilómetros sin contaminar, si somos cuidadosos con el acelerador. Cuando el velocímetro supera los 45 km/h, el motor térmico arranca.

Sin embargo, en carretera la cosa cambia. Cuanto más nos alejamos de la ciudad la eficacia del sistema híbrido comienza a perder puntos. Nos explicamos. Su rendimiento es bueno, pero los 136 caballos están disponibles en momentos puntuales, siempre que la carga de la batería lo permita.

Si nos tomamos las cosas con calma y a velocidades constantes es como una balsa de aceite. Sin embargo,

si pisamos el acelerador con más ganas, en un repecho o al efectuar un adelantamiento, el propulsor sube de vueltas de inmediato, pero no empuja en la misma proporción que el sonido emitido; la sonoridad se incrementa considerablemente y da la sensación de que el motor va por un lado y el cambio por otro. Además, el consumo se dispara, hasta el punto de que a 140 km/h casi duplica el registrado en ciudad.

En cuanto a su dinámica, se muestra estable y el chasis aguanta perfectamente, pese a su mayor peso, pero quizás la dirección esté demasiado asistida en carretera.

Por último, comentar que el acabado Advance, el más completo, sólo se contempla con esta versión híbrida.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 VVT-i
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.798
Válvulas por cilindro / Alimentación	4 / Inyección indirecta de gasolina
Potencia máxima/rpm	99 CV / 5.200
Par máximo/rpm	14,5 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	82 CV/n.d.
Par máximo/rpm	21,1 mkg/n.d.
Autonomía máx. modo eléctrico	Unos 3 kilómetros
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Níquel e hidruro metálico - 1,31 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	136 CV / n.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,8 (entre bordillos) / 11,4 (paredes)
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

Trasera: Semi-independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,0Jx17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.410
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.560 / 1.760 / 1.460
Capacidad maletero - depósito (l)	530-1.658 / 45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA (KM/H)	175 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	18,1
1.000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (11,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	30,6
De 80 a 120 km/h en D	8,6

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	4,3	23,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,1	24,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,2	16,1
A 140 km/h de cruceo	8,1	12,3
CONSUMO MEDIO		
Litros/100 km	4,4	22,7
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.022	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	3,6 / 3,6 / 3,7	



PRECIO	24.550 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO₂		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 85 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA		+ Consumo y suavidad de marcha en ciudad. Habitabilidad y maletero. Dotación.	- Sonoridad y tacto del cambio en carretera. Dirección muy asistida. Error velocímetro.	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****



▲ Su mayor virtud es la magnífica calidad de pisada y el confort de marcha que ofrece en vías rápidas. Si se desea se puede optar por un Chasis Sport para ganar agilidad en zonas sinuosas.



◀ El acabado y la presentación general del V40 brillan a gran altura. La pantalla del salpicadero y los numerosos mandos de la consola central no resultan demasiados intuitivos.



‘Jaque’ a los GTI

Resulta curiosa la amplia nómina de representantes en el segmento compacto con motores diésel de alto rendimiento. El Volkswagen Golf GTD, el Opel Astra Biturbo, el nuevo Ford Focus ST TD-Ci, el Peugeot 308 GT BlueHDi, el BMW 120d, el Seat León 2.0 TDI FR... todo ellos con potencias de 180 caballos en adelante.

En este contexto de propulsores diésel capaces de poner contra las cuerdas al más pintado de los GTI se sitúa nuestro protagonista, el V40 D4. Este modelo estrenó hace meses un nuevo motor de la familia Drive-E de dos litros y cuatro cilindros que eroga 190 CV de potencia y reduce el consumo drásticamente gracias a soluciones como la tecnología i-ART.

Ésta recurre a un sensor de presión en cada inyector, en lugar de uno para todos, que es lo habitual en un sistema por raíl común. Si a esto unimos una presión de 2.500 bares y el empuje que proporciona la técnica twin-turbo, quizás resulte más fácil explicar su gran rendimiento.

Si analizamos las notables prestaciones de su propulsor diésel de 190 caballos y observamos los comedidos consumos que firma en el día a día, no cabe duda de que esta versión se convierte en un rival de cuidado para los GTI de la categoría. Su excelente chasis y un confort de marcha muy elevado también suman puntos.

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

Nuestra unidad se asocia a una caja de cambios automática con convertidor de par de ocho relaciones, impecable por su suavidad, pero no tan contundente en cuanto a su rapidez de funcionamiento como otras de su entorno.

Refinado siempre, su capacidad de recuperación es impresionante. También su progresividad, y si se apura podemos llegar a las 4.500 vueltas siempre con un empuje más que evidente.

Sus números de cara al cro-

nómetro son extraordinarios, pero no baten récords, en parte por el mencionado cambio, aunque también hablamos de un vehículo pesado si lo comparamos con buena parte de sus rivales.

Su bastidor aguanta perfectamente los 190 CV en trazados sinuosos, a pesar de su tendencia subviradora si se incrementa el ritmo. Si nuestras pretensiones son mayores lo mejor es pagar los 448 euros que cuesta en la carta de opciones el más sofisticado Chasis Sport.

Ahora bien, la mayor virtud de este modelo se plasma en su magnífica pisada en vías rápidas. En esas condiciones el confort de marcha le si-



◀ Su diseño es realmente atractivo y original, pero le pasa factura en términos de habitabilidad trasera y maletero.



◀ Las butacas delanteras son una referencia por su confort. Detrás la cota de altura es algo justa. El cuadro de mandos presenta tres configuraciones.

túa en el grupo de cabeza, sin duda. Está claro que con esta versión del V40 podremos ir rápido, pero el mérito reside en que los consumos nunca se disparan en la proporción de un GTI. Es más, se pueden firmar registros de poco más de 5,0 litros en carretera gracias

a soluciones como la navegación a vela.

El resto permanece tal cual. El V40 es un vehículo ‘casi’ Premium, muy bien rematado, confortable delante, más justito detrás y en el maletero, y con una dotación en materia de seguridad muy alta.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	D4
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	82,0 x 93,2
Cilindrada (c.c.)	1.969
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 4.250
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 7,0Jx16"
----------------------	-----------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.369 / 1.802 / 1.445
Capacidad maletero/depósito (l)	335-1.032 / 62

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m salida parada	15,5
1.000 m salida parada	28,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,5 (7,2)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en D	13,9
--------------------------	------

1.000 m desde 40 km/h en D	27,0
----------------------------	------

De 80 a 120 km/h en D	5,5
-----------------------	-----

Recorriendo (metros)	156
----------------------	-----

De 120 a 160 km/h en D	10,5
------------------------	------

De 160 a 200 km/h en D	15,5
------------------------	------

De 200 a 240 km/h en D	20,5
------------------------	------

De 240 a 280 km/h en D	25,5
------------------------	------

De 280 a 320 km/h en D	30,5
------------------------	------

De 320 a 360 km/h en D	35,5
------------------------	------

De 360 a 400 km/h en D	40,5
------------------------	------

De 400 a 440 km/h en D	45,5
------------------------	------

De 440 a 480 km/h en D	50,5
------------------------	------

De 480 a 520 km/h en D	55,5
------------------------	------

De 520 a 560 km/h en D	60,5
------------------------	------

De 560 a 600 km/h en D	65,5
------------------------	------

De 600 a 640 km/h en D	70,5
------------------------	------

De 640 a 680 km/h en D	75,5
------------------------	------

De 680 a 720 km/h en D	80,5
------------------------	------

De 720 a 760 km/h en D	85,5
------------------------	------

De 760 a 800 km/h en D	90,5
------------------------	------

De 800 a 840 km/h en D	95,5
------------------------	------

De 840 a 880 km/h en D	100,5
------------------------	-------

De 880 a 920 km/h en D	105,5
------------------------	-------

De 920 a 960 km/h en D	110,5
------------------------	-------

De 960 a 1000 km/h en D	115,5
-------------------------	-------

De 1000 a 1040 km/h en D	120,5
--------------------------	-------

De 1040 a 1080 km/h en D	125,5
--------------------------	-------

De 1080 a 1120 km/h en D	130,5
--------------------------	-------

De 1120 a 1160 km/h en D	135,5
--------------------------	-------

De 1160 a 1200 km/h en D	140,5
--------------------------	-------

PRECIO	33.108 €
--------	----------

EMISIONES DE CO2	NUESTRAS ESTRELLAS
------------------	--------------------

EMISIONES OFICIALES:	COMPORTAMIENTO	*****
109 G/KM	ACABADO	*****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:	PRESTACIONES	*****
NO PAGA	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
---------	-----------

+	Relación entre rendimiento del motor y consumos. Confort de marcha elevado. Acabado y dotación en materia de seguridad.	-	Habitabilidad trasera y capacidad del maletero frente a sus rivales. Disposición y numerosos mandos en la consola central. Sin levás.
---	---	---	---



► El nuevo XF es muy aerodinámico: presume de un Cx de 0,26. Y aunque es 7 milímetros más corto que el actual, la distancia entre ejes es 51 milímetros mayor, lo que según Jaguar repercute de forma positiva en la amplitud.



Es otra historia

La apuesta de Jaguar por el aluminio como material protagonista de sus coches tiene otro ejemplo en esta segunda generación del XF, que será presentada en Nueva York y llegará con los mejores argumentos, como una amplitud superior a la del modelo actual, un chasis que se beneficia de las últimas tecnologías de seguridad y un consumo bajísimo: 3,9 l/100 km en su versión más eficiente.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Luchar con rivales de la talla del Audi A6, la Serie 5 de BMW o la Clase E de Mercedes no es tarea sencilla. En Jaguar

lo saben y por eso han creado un XF mucho más ambicioso que la primera generación y que sigue la estela, en cuanto a diseño y tecnología, de su 'hermano' pequeño, el XE. Así, el

nuevo XF se anuncia como mucho más aerodinámico -Cx de 0,26- y hasta 80 kilos más ligero que sus principales competidores, dato en el que juega un papel esencial su nueva pla-

taforma con alto contenido de aluminio. En concreto, ese metal representa un 75 por ciento del bastidor, lo que aminora el peso de la plataforma en 190 kilos, al tiempo que la rigidez



► El salpicadero se articula en torno a la pantalla central táctil, de 10,2 pulgadas, y a una instrumentación cuya pantalla, de 12,3 pulgadas, puede configurarse.

S-TYPE Y PRIMERA GENERACIÓN DEL XF A la sombra del XJ



▲ El Jaguar S-Type, que empleaba plataforma Ford, vio la luz en 1998.



▲ En 2005 introdujo cambios de imagen y el V6 2.7 diésel de 207 CV.



▲ El primer XF, de 2007, también tenía plataforma de origen Ford.



▲ En 2011 evoluciona su estética y añade el motor 2.2 D de 190 CV.

Bajo propiedad de Ford, que se había hecho con el control de la marca británica a comienzos de los 90 del pasado siglo, Jaguar afrontó una ampliación hacia

abajo de su gama que tuvo como primer fruto el S-Type, diseñado por Geoff Lawson y dotado de una plataforma de Ford para sus Lincoln de tracción trasera.

lan Callum, encargado de firmar ya la actualización del S-Type en 2005, fue el autor también de su sucesor, el XF, de imagen menos clásica. Al poco de iniciarse su

comercialización, Jaguar Cars es adquirida por Tata Motors, que incrementa las inversiones y dispone una revolución tecnológica de la que, ahora, nace el nuevo XF.

torsional crece un 28 por ciento respecto al XF anterior. E influye también que no aumente el tamaño, pues el nuevo modelo mide 4.954 milímetros de largo -7 menos que su antecesor- y también es 3 milímetros más bajo, lo que refuerza una cierta imagen 'coupe' del lateral. En cambio, se recortan mucho los voladizos y la distancia entre crece hasta 2.960 milímetros -51 más que ahora-, lo que permite a la firma británica anunciar más espacio para las piernas y más altura al techo en las plazas traseras.

Las mejoras en cuanto a eficiencia que implica la nueva plataforma de aluminio se complementan con una gama de avanzados motores. Comenzando por abajo, destaca el diésel 2.0 de la familia Ingenium, desplegado en dos variantes:



▲ La tracción AWD adopta el sistema IDD usado en el F-Type, que permite una conducción propia de un tracción trasera, pero con más seguridad.

con 163 CV de potencia y 38,8 mkg de par máximo, y con 180 CV y 43,9 mkg. En ambos casos podrá escogerse entre cambio manual de seis marchas y automático de ocho, obteniéndose las cifras más sorprendentes en la versión de 163 CV y transmisión manual, que homologa 104 g/km de CO2 y 3,9 l/100 km de gasto medio. Y eso le convierte en el modelo diésel

'no híbrido' más ecológico de su segmento.

Pero la gama XF ofrece propulsores de carácter más prestacional -siempre ligados ya al cambio automático-, como el diésel 3.0 V6 con doble turbocompresor, cuyo rendimiento escala hasta 300 CV y 71,4 mkg. Y en gasolina, mucho donde elegir, pues la oferta arranca con el 2.0i4 turboali-

mentado de cuatro cilindros, que rinde 240 CV y 38,8 mkg, y se corona -por ahora- con el 3.0 V6 sobrealimentado, disponible en dos versiones: 340 y 380 CV, siempre con 45,9 mkg de par máximo.

En cuanto al chasis, Jaguar echa el resto también. Para empezar, habla de un reparto perfecto de peso entre ejes, próximo al 50:50. En cuanto a la suspensión, muy similar a la del XE e independiente en las cuatro ruedas, delante apuesta por un paralelogramo deformable y detrás, por el esquema multibrazo Integral Link, que parece una garantía de confort y agilidad. Y en opción podrá solicitarse el sistema Adaptive Dynamics, que ajusta la respuesta de los amortiguadores en función de las condiciones de conducción. Además, co-



Si quieres saber más del Jaguar XF entra en... www.m16.in/1331



RÉCORD EN SU CLASE LAS EMISIONES SON DE 104 G/KM EN LA VERSIÓN DIÉSEL DE 163 CV CON CAMBIO MANUAL DE SEIS VELOCIDADES



XE, el sistema All-Surface Progress Control, concebido para circular a muy baja velocidad sobre firmes muy deslizantes, gestionando los frenos y el acelerador para que el conductor

◀ La plataforma, 190 kilos más ligera que la anterior, se beneficia de la experiencia acumulada en el XE –en la imagen–. Y ocurre lo mismo con las suspensiones.

► El diésel de 163 CV es un cuatro cilindros de la familia Ingenium que reduce las fricciones internas para mejorar la eficiencia y el refinamiento. Además, cumple Euro6 al equipar catalizador SCR, que elimina los óxidos nitrosos, y reducir drásticamente las emisiones en la fase de calentamiento de la mecánica.



mo el XE y el F-Type, el nuevo XF monta la dirección asistida eléctrica EPAS, que reduce el gasto de combustible, y comparte con el F-Type el Configu-

table Dynamics, sistema que permite ajustar de forma individual los amortiguadores, la dirección o la respuesta del motor y del cambio automático.

En cuanto al tipo de tracción, habrá versiones con propulsión posterior y otras, denominadas AWD, con cuatro ruedas motrices –siempre con caja automática– y dispositivo IDD (Intelligent Driveline Dynamics), que permite un tacto de conducción parecido al de la tracción trasera, pero con todos los beneficios de la tracción total. Y sumará, como el

pueda ocuparse sólo de controlar el volante.

De puertas adentro, el arsenal tecnológico del XF no decae, destacando el nuevo sistema de infoentretenimiento y conectividad InControl Touch Pro, que dispone de una pantalla táctil de 10,2 pulgadas con Dual View para que, por ejemplo, el conductor puede consultar el mapa de navegación mientras su acompañante ve la televisión. Como sucede en el XJ o el Range Rover, la instrumentación tradicional ‘por relojes’ da paso a una pantalla TFT configurable de 12,3 pulgadas, y para los amantes del buen sonido, entre las opciones que Jaguar ha avanzado figura un equipo de audio Meridien de 825 W con 17 altavoces.

◀ El nuevo XF, que se fabricará en la misma planta que el XJ y el F-Type, será el primer Jaguar con tecnología Full LED: todas sus ópticas recurren a esa tecnología.



LA NUEVA PLATAFORMA CONTIENE UN 75 POR CIENTO DE ALUMINIO



PRECIO 33.000 €

EMISIONES DE CO²

EMISIONES OFICIALES:
155 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:
4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Mecánica ‘seria’: tracción 4x4, motor diésel de 170 CV y caja de 9 marchas. Altura libre. Ruedas M+S.

DEBE MEJORAR

- Trailhawk sólo con Mjet 170 y caja automática. Confort de suspensión. Peso. Frenada en seco.

Ha salido a su familia

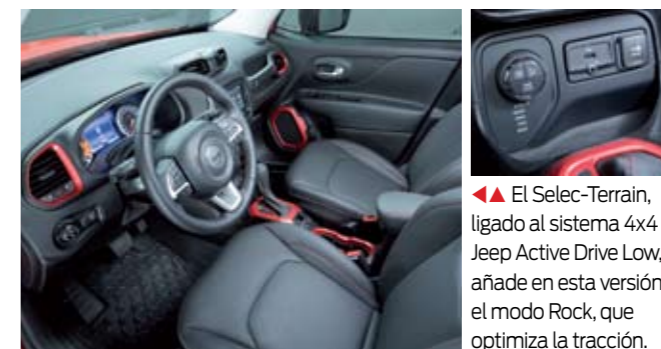
Jeep lanza la versión Trailhawk del Renegade, de clara inspiración ‘off road’ porque asocia el diésel de 170 CV y la caja automática de 9 marchas a una tracción 4x4 específica y a un chasis personalizado.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Meses después de su llegada, en Jeep hacen balance del recibimiento en España al Renegade, un modelo a caballo entre los segmentos B SUV –Juke, 2008 y Captur– y C SUV –ix35, Rav4 y Qashqai– que está sorprendiendo a los responsables del grupo Fiat por la alta proporción que representan las ventas de versiones diésel –94 de cada 100–, con tracción 4x4 –un 46% del total–, automáticas –un 24%– y de generoso acabado Limited –un 47%–. Y para satisfacer esa demanda de Renegade ‘completitos’ aparece ahora este Trailhawk, que pone el acento en la dotación de serie –trae llantas negras de 17 pulgadas con neumáticos M+S, barras de techo oscuras, pantalla a color de 7 pulgadas, sensor de parking trasero, lunas traseras tintadas, climatizador automático bizona...– y potencia al máximo sus aptitudes ‘off road’, en línea con lo que se espera de un Jeep ‘de verdad’. Porque la altura libre al suelo se lleva a 21 centímetros –17,5 en los Renegade 4x2 y 19,8 en el resto de versiones 4x4–, equipa suspensión con tarado específico para hacer todoterreno y equipa placas protectoras de bajos y para-



▲ Tiene 12 mm más de altura libre que las otras versiones 4x4, y su imagen es más ‘campera’. Además, protege los bajos y lleva suspensión específica.



◀ El Selec-Terrain, ligado al sistema 4x4 Jeep Active Drive Low, añade en esta versión el modo Rock, que optimiza la tracción.

golpes específicos que amplían los ángulos de ataque y salida: el primero, a 30,5 grados –21 en otros Renegade 4x4–, y el segundo, a 25,7 –24 grados en sus ‘hermanos’–. Y eso tranquiliza bastante sobre terreno agreste. Además, los neumáticos M+S –para barro y nie-

ve– suponen toda una garantía si la cosa se complica, aunque las frenadas sobre firme seco se alargan respecto a una ‘goma’ convencional y el ruido de rodadura también crece algo. El Renegade Trailhawk no escatima en el apartado motor-propulsor, pues combina el

diésel 2.0 Mjet II de 170 CV, sinónimo de mucho par, altas prestaciones y gasto moderado, con una moderna caja automática de 9 marchas –podemos controlarla manualmente mediante la función AutoStick de la palanca de cambio– y la tracción total Jeep Active Drive Low, que aquí cuenta con sistema de control de descensos HDC y con un quinto modo en su sistema Selec-Terrain, pues a los programas Nieve, Arena, Barro y Auto suma el denominado ‘Rock’, que maximiza la motricidad de cada rueda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 MJET 170
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.956
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	170 CV / 3.750
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.750
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Autom. 9 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	215/65 R17
Peso en vacío (kg)	1.548
Long/Anch/Alt (mm)	4.236/1.805/1.697
Capacidad del depósito (l)	48
Volumen del maletero (l)	351 / 1.297
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máxima (km/h)	201
Consumo mixto (l/100 km)	5,9

PRECIOS
 BMW X5M 136.900 €
 BMW X6M 139.900 €

Si quieres saber más del BMW X5M y el X6M entra en...
www.m16.in/1516



BMW pone a la venta sus nuevos X5 M y X6 M, dos 'monstruos' para devorar kilómetros que nos aceleran el pulso gracias a su corazón con 575 CV. Y aunque superan las dos toneladas de peso su extraordinaria puesta a punto les permite rodar en Nürburgring en 8 minutos y 4 segundos.



◀▶ La presentación interior es impecable. Los asientos son cómodos y sujetan a la perfección. El selector del cambio es heredado de los DKG, aunque se trate de un Steptronic con 8 marchas –antes 6–. Hay tres 'set up' para motor, cambio, dirección...

8:04 MINUTOS TARDA EL BMW X6 M EN GIRAR EN NÜRBURGRING. UN SEGUNDO MENOS QUE UN BMW M3 COUPÉ DE LA GENERACIÓN ANTERIOR CON EL 4.0 V8 DE 420 CV DE POTENCIA



◀ A pesar de los apéndices aerodinámicos, los exclusivos retrovisores o los 'air breathers' de la imagen, el X5 M tiene un Cx de 0,38, mientras que en el X6 M es de 0,37. Las pinzas de freno delanteras tienen seis pistones y se pintan en este exclusivo tono azul.

◀ De serie hay elementos como los faros LED y las llantas de 20 pulgadas. Estas de 21" son una opción de 2.200 euros y suman neumáticos Michelin Pilot Super Sport.

Monstruosos

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Aceleran de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos gracias a su función Launch Control –antes eran 4,5–; se permiten el lujo de 'volar' raso a más del doble de velocidad de nuestros límites máximos, pero si pagamos más, los de Munich nos lo equipan con el M Driver's y podemos alcanzar 280 km/h. Y por si todo ello fuera poco, son capaces de recorrer los 20,8 kilómetros de Nürburgring en sólo 8 minutos y 4 segundos, lo que es un segundo más rápido que un BMW M3 Coupé de la generación anterior con su 4.0 V8 de 420 CV.

Si sólo nos ceñimos a las cifras, nuestra mente comenzará a dibujar un deportivo de afiladas líneas, alerones de carbono... Y ahora es cuando 'me entra la risa'.

¿Deportivos? A más no poder, pero nada que ver con lo que tú tenías en mente. Los

BMW X5 M y X6 M son auténticos 'tanques' que rozan los cinco metros de longitud y permiten mirar con descaro al resto, pues el X6 M es 31 centímetros más alto que un BMW M4 Coupé, que son 37 si lo ponemos junto a un X5 M. Y aunque BMW ha trabajado para aligerarlos respecto a sus antecesores –X5 y X6 pesan 30 y 40 kilo menos respectivamente–, superan holgadamente los 2,3 toneladas.

Queda más que claro que no son los 'típicos' deportivos. No hay que 'tirarse' al suelo para entrar a un habitáculo donde abunda el cuero, hay confortables asientos y cómodas cinco plazas –la central trasera del X6 M no tanto–. Y si recurrimos al departamento Individual puede-

mos configurarlo a la carta con todo lo que imaginemos, si bien su dotación de serie es muy completa. Mucho tamaño, mucho lujo, mucha calidad... Y mucho motor. Llegamos al elemento por el que estos BMW X5 M y X6 M cobran sentido. Hablamos del mismo motor empleado en los BMW M5 y M6, y también el que usaban antes nuestros protagonistas, donde rendía 'sólo' 555 CV. Ahora el 4.4 V8 TwinPower Turbo genera 20 caballos extra y se convierte en el motor más potente de la firma bávara. Su par máximo es de 76,5 mkg.

Semejante par motor reduciría 'a escombros' la transmisión DKG de doble embrague que usan los M5 y M6, razón ésta por la que apuestan por el M Steptronic de 8 marchas con convertidor de par –también por la tracción xDrive–, que suma la función Drive-

logic para configurar su respuesta en tres modos. Si optamos por los programas Efficiency para el motor y

Confort para suspensión y dirección, ambos se mueven como puede hacerlo cualquier otro X5 o X6. Cómodos y dó-

logic para configurar su respuesta en tres modos.

Si optamos por los programas Efficiency para el motor y

Confort para suspensión y dirección, ambos se mueven como puede hacerlo cualquier otro X5 o X6. Cómodos y dó-

ciles, son perfectamente utilizables en el día a día, sólo que su consumo real ronda los 15 l/100 km. Aún así, cuentan con Stop/Start y rebajaron el consumo homologado de 13,9 a 11,1 l/100 km.

El arsenal de botones que hay junto al cambio permite adaptar los 'set-up' del motor, la transmisión, la suspensión y la dirección en Sport Plus. Ahora comienza la fiesta.

El motor tiene un empuje sobrenatural. Siempre hay potencia, da igual el régimen o la marcha engranada. Y si no empuja a nuestro gusto, sólo tenemos que hundir el pie derecho o quitar marchas con la leva izquierda, y nuestro cuerpo quedará adherido a los asientos. Parece imposible que puedan correr

tanto, y además pasar por las curvas a semejante ritmo. Para ello se ayuda de un arsenal de ayudas electrónicas –el ESP tiene tres programas– y de la tracción total, que reparte sus 575 CV entre sus cuatro imponentes neumáticos, que parecen levantar el asfalto a nuestro paso –los probados tenían gomas opcionales 285/35 R21 delante y 325/30 R21 detrás–.

Aún así, tienen altura y peso, y conviene a veces tomarse las cosas con calma y no animarse en exceso, pues las inercias están ahí y los 'sustos' no suceden a velocidad legal, sino yendo muy rápido. No hubiera estado de más poderlos equipar con frenos cerámicos para dejar en evidencia a los 'típicos' deportivos.

PRECIO DESDE	136.900 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 258 G/KM	
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 14,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Exclusividad. Mecánica. Tecnología. Prestaciones. Calidad. Equipamiento. Dinámica.	Peso. Sin opción a frenos cerámicos. Consumo real. Inercias y sensación de pesadez.

FICHA TÉCNICA

MODELO	X5 M	X6 M
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	4.395	4.395
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	575/6.000-6.500	575/6.000-6.500
Par máximo (mkg)/rpm	76,5/2.200-5.000	76,5/2.200-5.000
Tracción	A las 4 ruedas xDrive	A las 4 ruedas xDrive
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. y perforados	Discos vent. y perforados
Frenos traseros	Discos vent. y perforados	Discos vent. y perforados
Neumáticos (del. - tras.)	285/40 R20 - 325/35 R20	285/40 R20 - 325/35 R20
Peso (kg)	2.350	2.340
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.880/1.985/1.717	4.909/1.989/1.689
Capacidad del depósito (l)	85	85
Volumen del maletero (l)	650/1.870	550/1.525
De 0 a 100 km/h (s)	4,2	4,2
Velocidad máxima (km/h)	250 (opc: 280)	250 (opc: 280)
Consumo mixto (l/100 km)	11,1	11,1



MOTORES LIMPIOS LOS CINCO PROPULSORES QUE PRESENTA EL C4 QUEDAN EXENTOS DE TRIBUTAR EN EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

En cuerpo y alma

El Citroën C4 se ha sometido a una actualización más profunda de lo que pueda parecer a simple vista. A sus renovados matices estéticos añade un equipamiento más generoso y sofisticado, y estrena una gama de motorizaciones que combina un magnífico rendimiento y unos consumos muy ajustados.



Si quieres saber más sobre el Citroën C4 entra en...
www.m16.in/735

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Citroën C4 siempre ha sido un vehículo de éxito y un asiduo del podio en lo que se refiere a ventas, ya que de esta segunda generación se han matriculado más de 450.000 unidades. Sin embargo, en un segmento tan competitivo, y ante la llegada de rivales nuevos, el modelo francés se ha sometido a una profunda actualización que le mantiene en plena forma.

Sus mejoras son evidentes, ya que se rodea de una gama de motores más eficientes, incorpora nuevas tecnologías, además de renovar en parte su imagen exterior y el acabado interior.

Mantiene las dimensiones y la habitabilidad, pero en el frontal incorpora nuevos proyectores de luz día con tecnología de tipo LED, mientras que los pilotos traseros se rematan con unas atractivas luces con efecto 3D. También se añaden nuevos colores, pre-

senta nueve en total, y llantas de aleación.

En el habitáculo se rediseña el salpicadero y los mandos del volante, ahora más intuitivos. Una generosa pantalla táctil de 7 pulgadas –de serie en tres de los seis acabados disponibles– toma el protagonismo de muchas de las funciones, eliminándose buena parte de los mandos de antaño. Además, se mantie-

ne el confort y se incrementa la sensación de calidad gracias a las nuevas tapicerías y cromados.

Más peso tiene la llegada de nuevas tecnologías, como un sistema de acceso y arranque sin llave, un asistente de arranque en pendientes ‘Hill Assist’, un freno de estacionamiento eléctrico o un control de tracción inteligente.

La seguridad contempla

elementos como una alerta de cambio involuntario de carril, un sistema de control del ángulo muerto generado por los retrovisores o el denominado ‘Citroën Connect Box’, servicio de asistencia que efectúa una llamada automática en caso de accidente para localizar el vehículo con premura.

Bajo el capó, el C4 estrena una nueva familia de motores, tanto en gasolina como en diésel. Ya no hay cabida para absurdos complejos, y sí para la filosofía ‘downsizing’, pues las dos variantes de gasolina recurren a un bloque de tres cilindros y 1,2 litros de la familia PureTech.

La versión de acceso eroga 110 caballos de potencia; por encima se sitúa una segunda ya con 130 CV. En ambos casos están turboalimentados y se asocian, respectivamente, a cajas de cambios manuales de cinco y seis relaciones, si bien el más potente también se puede combinar con



◀◀ En el interior se incorpora una nueva pantalla táctil de 7 pulgadas muy intuitiva y que aglutina buena parte de la información del vehículo. También se percibe una mayor sensación de calidad del conjunto.



◀◀ El sistema de acceso y arranque sin llave es novedad, y también se han modificado los mandos del volante. En la consola se ha reducido el número de mandos respecto al modelo anterior para que todo resulte más intuitivo.



BlueHDi Tecnología limpia en los diésel

Las tres motorizaciones diésel del Citroën C4 son BlueHDi y cumplen con la norma Euro 6 gracias a su sofisticada tecnología. Cuentan con un catalizador de oxidación y con un módulo SCR (Selective Catalytic Reduction) que se sitúa justo antes del filtro de partículas. En este último se inyecta una solución de AdBlue (mezcla de agua y urea) capaz de convertir los óxidos de nitrógeno (NOx) en inofensivos vapor de agua y nitrógeno. A continuación el filtro de partículas elimina el

resto de impurezas. Con esta solución se reducen hasta en un 90 por ciento las emisiones de NOx y disminuyen en un 4 por ciento las de CO2. El AdBlue se almacena en un depósito de 17 litros situado en la parte trasera y tiene una autonomía de unos 20.000 kilómetros. Cuando se agota, el sistema avisa y el conductor lo puede rellenar en una boca situada en el maletero.

▶▶ La solución de AdBlue se almacena en un depósito en el maletero y se inyecta en un módulo SCR. De esta manera se elimina un 90 por ciento de los óxidos de nitrógeno (NOx).



la nueva caja automática con convertidor de par EAT6.

En el capítulo diésel, el protagonismo recae en la tecnología BlueHDi –ver cuadro adjunto–. Tres son las variantes disponibles, con 100 y 120 CV, en el caso del motor 1.6, y 150 CV si el bloque es ya de dos litros de cilindrada. En

este caso la mencionada caja EAT6 estará disponible en mayo con la versión BlueHDi 120 CV, eliminándose ya definitivamente de la gama el cambio pilotado ETG6 que, en realidad, nunca nos convenció del todo por su tacto general y lentitud.

En una breve toma de contacto por los alrededores de Madrid pudimos conducir la versión BlueHDi manual de 120 caballos. Lo cierto es que se trata de una mecánica muy suave en su funcionamiento, refinada y con una gran capacidad de recuperación a bajo régimen. El gasto real por autopista reflejó 6,5 l/100 km, una cifra de mérito porque el trazado era ascendente.

El Citroën C4 dispone actualmente de 19 versiones, producto de combinar los cinco motores con algunos de los seis niveles de acabado que oferta. El precio oscila entre los 15.720 y los 23.720 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURE TECH 110	PURE TECH 130	BLUEHDI 100	BLUEHDI 120	BLUEHDI 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.560	1.560	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	4	2	2	4
Potencia máxima (CV)/rpm	110/5.500	130/5.500	99/3.750	120/3.500	150/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	20,9/1.750	23,5/1.750	25,9/1.750	30,6/1.750	37,8/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual 6 o aut. 6	Manual, 5 vel.	Manual 6 o aut. 6	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos vent.	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R15	205/55 R16	195/65 R15	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.275	1.280	1.275	1.355	1.435
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.329/1.789/1.489	4.329/1.789/1.489	4.329/1.789/1.489	4.329/1.789/1.489	4.329/1.789/1.489
Capacidad del depósito (l)	60	60	60	60	60
Volumen del maletero (l)	408	408	408	408	408
De 0 a 100 km/h (s)	10,9	10,8 (Aut. 10,9)	11,5	10,6	8,8
Velocidad máxima (km/h)	184	199 (Aut. 197)	180	197	207
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,8 (Aut. 4,9)	3,6	3,6	3,8



El Unimog puede con todo gracias a su bastidor sumamente robusto y flexible y a su extraordinariamente eficaz sistema de tracción total con tres bloqueos.



▶▶ Hasta ahora el Unimog disponía de dos bloqueos de diferencial. La nueva versión dispone de tres. Delantero, central y trasero.



El propulsor del Unimog se ha desplazado hacia atrás un metro. Esto ha permitido alojar por delante un sistema de aire acondicionado más potente y una toma de fuerza directa del motor.



◀◀ El nuevo cambio automático se maneja desde un mando que sale del volante. Las posibilidades 'off road' del Unimog son impresionantes.

Puede con todo

Andrés Mas | amas@motor16.com

Hasta ahora pensaba que el Mercedes G era uno de los TT mejor preparados para afrontar cualquier recorrido fuera del asfalto por complicado que fuese, sin embargo he podido comprobar que la eficacia 'off road' del Unimog de alta movilidad haría palidecer al todo terreno más preparado. Y este increíble artefacto que Mercedes se sacó de la manga hace ya casi 70 años y que no ha dejado de evolucionar, ha recibido recientemente una puesta al día que le permite seguir liderando un mercado con muy pocos rivales.

Los Unimog de Alta Movilidad U 4023 y U 5023 cuentan con un nuevo desarrollo técnico aprovechando la incorporación del nuevo motor diésel Euro VI. Y es que el propulsor

Mercedes incorpora los nuevos motores Euro VI a su ingenio Unimog y aprovecha para someterlo a una profunda revisión tanto estética como técnica. Se mantiene como la herramienta perfecta para trabajar en condiciones límite.

ha sido desplazado nada menos que un metro hacia atrás por varias razones. Por un lado con el fin de dejar espacio para grupos adicionales como el aire acondicionado (antes encima del techo), para mejorar el reparto de pesos o para añadir una toma de fuerza directa del motor, de forma que los utensilios o herramientas que se pueden acoplar a la caja del Unimog, pueden operar

con independencia de la marcha del vehículo.

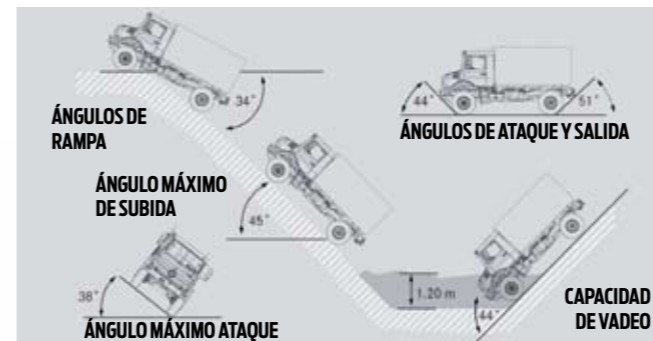
El nuevo propulsor es un 4 cilindros Blue Tec 6 de 231 caballos que destaca por un par motor de 900 Nm disponible de forma constante en toda la gama principal de uso, de 1.200 a 1.600 rpm. Una cifra que hasta ahora sólo era posible conseguir utilizando un motor de seis cilindros. La normativa Euro VI se cumple con

la intervención sucesiva de un filtro de partículas, una inyección de AdBlue y un catalizador SCR. Con todo, se ha reducido un 90 por ciento la emisión de partículas y hasta un 3 por ciento el consumo.

Pero hay más. El cambio automático del Unimog, que ahora se maneja a través de una palanca en la columna de la dirección, es más rápido y cómodo e incluye la función de inversión rápida. Mantiene la configuración de 8 marchas adelante y seis atrás aunque opcionalmente se puede disponer de una reductora para poder realizar trabajos en un margen de velocidades comprendido entre los 2,5 y los 35 km/h. Además, el Unimog de Alta Movilidad aumenta su capacidad todoterreno gracias a la incorporación de tres blo-



◀ La cabina ha mejorado notablemente con tres buenas plazas y un cambio que ahora se incorpora a la columna de la dirección.

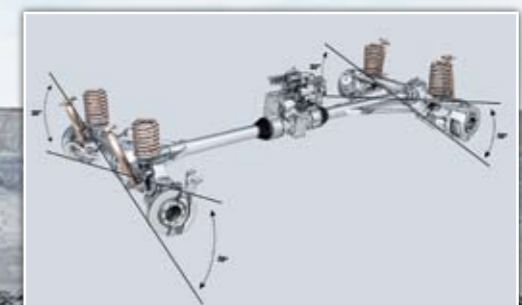


queos de diferencial conectables desde el cuadro (antes sólo dos) y de un sistema de regulación de la presión de los neumáticos 'Tirecontrol' desde la cabina que además de disponer de botones para subir o bajar la presión, cuenta con tres

modos preconfigurados 'carretera', 'arena' y 'firme en mal estado' que permiten adaptar la presión a cada circunstancia en un abrir y cerrar de ojos. El precio de los Unimog básicos oscila entre los 82.000 y los 140.000 euros.



▼ El bastidor es como un muelle de torsión y permite un cruce salvaje de los ejes de hasta 30 grados gracias a la técnica de tubo central de empuje y los muelles helicoidales.



69 AÑOS DE HISTORIA En constante evolución

Mercedes ha vendido alrededor de 400.000 unidades de su Unimog en los últimos 69 años. Y ésta que hoy presentamos sería su generación número 30. La historia de Unimog comienza en 1946 cuando Heinrich Rösler, experto en maquinaria agrícola, desarrolla y presenta de la mano

de Mercedes el primer prototipo con un nombre acrónimo que proviene del alemán «UNIversal MOtor Gerät» (dispositivo motorizado de aplicaciones universales). En 1948 se presenta el Unimog definitivo que no es ni un tractor ni un camión sino una mezcla de ambos. Un éxito.



VEHÍCULO DE INTERVENCIÓN EXTREMA Donde nadie puede llegar

El Unimog de alta movilidad está preparado para adaptarse a un sinfín de tareas gracias a la flexibilidad que ofrece su chasis para adoptar herramientas, que lo convierten en un instrumento indispensable en situaciones de intervención extrema en entornos de acceso complicado. Ser-

vicio quitanieves, protección civil, construcción de oleoductos, expediciones o extinción de incendios forestales son algunas de las posibilidades para el Unimog. Mercedes negocia ahora con la Comunidad de Galicia para adquirir Unimog para su servicio de extinción de incendios.



CADA DÍA 70 EUROPEOS PIERDEN LA VIDA EN LA CARRETERA. EL OBJETIVO DE REDUCIR LA SINIESTRALIDAD UN 50%



ESTA DÉCADA, MÁS DIFÍCIL

Decepcionante reducción

Como «decepcionantes» califica la Comisión Europea los resultados en seguridad vial registrados en 2014 en el conjunto de la Unión. 25.700 personas perdieron la vida, cifra que supone bajar el 1% los muertos en carretera de 2013, cuando se venían consiguiendo descensos anuales del 8%. España se coloca en la quinta plaza con 36 fallecidos por millón de habitantes, la misma tasa de 2013.

M.J. Beneit | mjbeneit@motor16.com

La Comisaria de Transportes de la UE, Violeta Bulc, considera «decepcionante» y «difícil de aceptar que casi 70 europeos fallezcan a diario en nuestras carreteras y que un número

mo, un -8% anual en los próximos cinco años.

Con una tasa media de 50,5 víctimas por millón de habitantes el pasado año, no todos los países de la UE presentan el mismo comportamiento (ver

marzo de este año los muertos acumulados (226) superaban los registrados al final de marzo de 2014 (220); el primer trimestre de 2015 se cierra con la primera subida que se produce en ese periodo desde 2002, cuando

de enero a marzo en las carreteras españolas perdieron la vida 1.278 personas. Una evolución negativa, que impone una revisión en las políticas de seguridad vial, más inversión en el mantenimiento de carreteras y la retirada de los vehículos más antiguos, por ejemplo.

Sin embargo, y pese a la ralentización que estamos viviendo, España, junto con Grecia y Portugal, integra el trío que consigue bajadas por encima del 30 por ciento en lo que llevamos de década, periodo en el que otros nueve estados tam-



▲ Tras los resultados de 2014 se pone más difícil bajar la siniestralidad a la mitad entre 2011 y 2020. Sería necesaria una reducción anual del 8%.

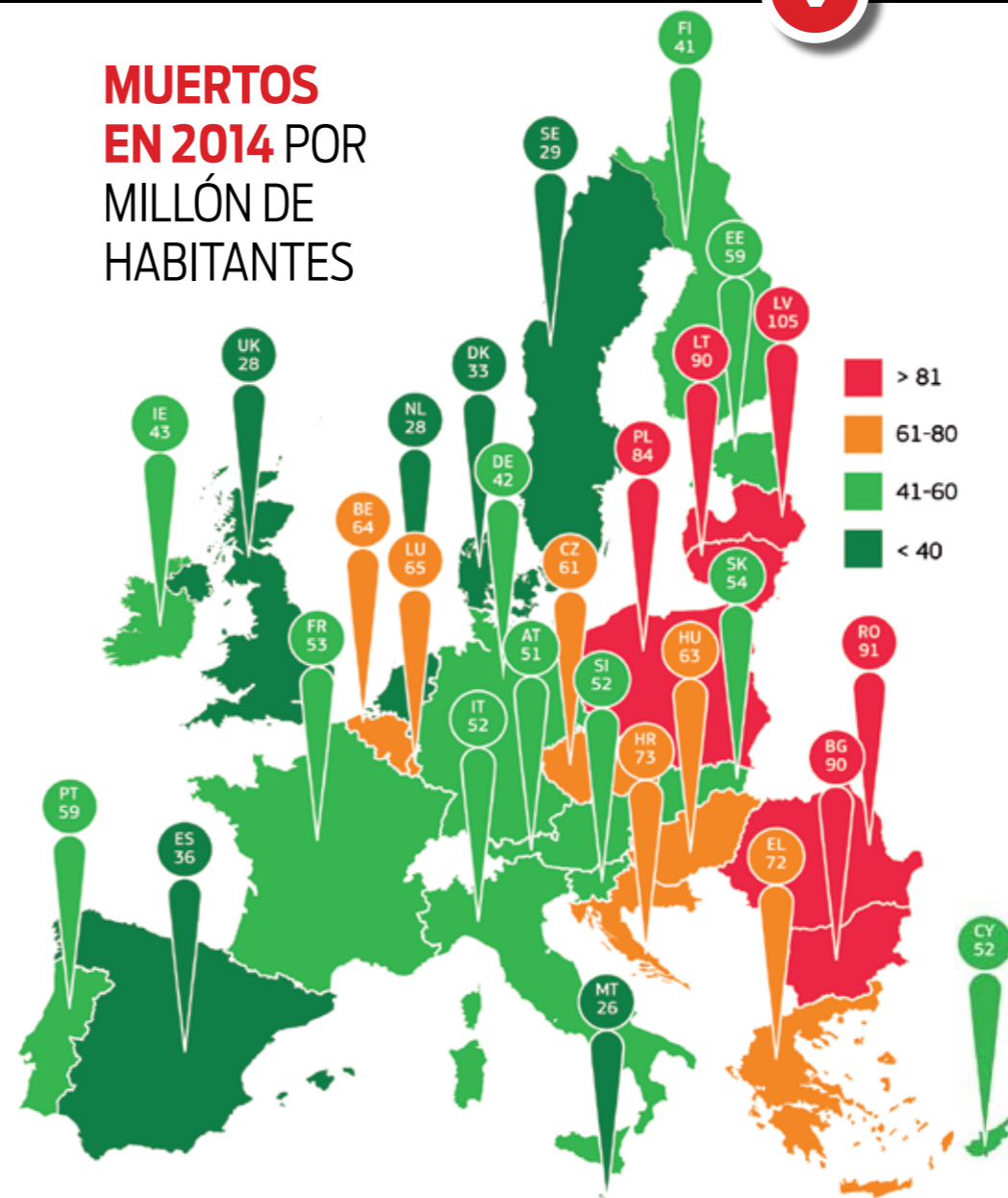
bastante más elevado resultado gravemente herido». Mucho más, cuando los informes de 2014 presentan una reducida bajada (1%) de las víctimas mortales en carretera, especialmente tras años sucesivos de notable disminución (-18,2% de 2010 a 2014).

En total 25.700 vidas se perdían el pasado año en los 28 estados miembros y, aunque son 5.700 fallecidos menos que en 2010, la cifra sigue lejos del objetivo de reducir a la mitad la siniestralidad vial en la década, lo que requerirá, como mínimo

cuadro), con Malta, Países Bajos, Reino Unido y Suecia con menos de 30 muertos por millón de habitantes y otros cuatro Estados (Bulgaria, Lituania, Rumanía y Letonia) en 90 o más muertos por millón de habitantes.

En el caso de España (36 fallecidos por millón de habitantes), no hay cambios en la cifra con respecto a 2013, un parón que llega tras 11 años consecutivos de descenso. Este estancamiento es especialmente preocupante si se une al cambio de tendencia, pues ya el 19 de

MUERTOS EN 2014 POR MILLÓN DE HABITANTES



AT: Austria; BE: Bélgica; BG: Bulgaria; CY: Chipre; CZ: República Checa; DE: Alemania; DK: Dinamarca; EE: Estonia; EL: Grecia; ES: España; FI: Finlandia; FR: Francia; HR: Croacia; HU: Hungría; IE: Irlanda; IT: Italia; LT: Lituania; LU: Luxemburgo; LV: Letonia; MT: Malta; NL: Países Bajos; PL: Polonia; PT: Portugal; RO: Rumanía; SL: Eslovenia; SK: Eslovaquia; SE: Suecia; UK: Reino Unido

LAS CIFRAS EN LOS 28 DE LA UE

	Tasa de mortalidad (1)			Evolución	
	2010	2013	2014 (2)	2010-2014	2013-2014
Alemania	45	41	42	-8%	1%
Austria	66	54	51	-22%	-5%
Bélgica	77	65	64	-15%	-1%
Bulgaria	105	83	90	-16%	9%
Croacia	99	86	73	-28%	-16%
Chipre	73	51	52	-25%	2%
Dinamarca	46	34	33	-28%	-4%
Eslovaquia	65	46	54	-18%	16%
Eslovenia	67	61	52	-22%	-14%
España	53	36	36	-32%	0%
Estonia	59	61	59	-1%	-4%
Finlandia	51	48	41	-18%	-14%
Francia	64	51	53	-15%	4%
Grecia	112	79	72	-37%	-9%
Hungría	74	60	63	-15%	6%
Irlanda	47	41	43	-7%	4%
Italia	70	57	52	-23%	-6%
Letonia	103	88	106	-3%	18%
Lituania	95	86	90	-11%	4%
Luxemburgo	64	84	65	13%	-20%
Malta	36	43	26	-27%	-39%
Países Bajos (3)	32	28	-	-11%	-
Polonia	102	87	84	-17%	-3%
Portugal	80	61	59	-34%	-3%
Reino Unido (4)	30	28	29	-4%	3%
República Checa (4)	77	62	61	-20%	-3%
Rumanía	117	93	91	-24%	-2%
Suecia	28	27	29	3%	6%
EU	62	51	50,5	-18,2%	-1%

[1] Muertos por millón de habitantes. [2] Las cifras de 2014 se basan en datos provisionales; puede haber cambios menores en los datos finales de los distintos países. [3] Evolución de las víctimas mortales 2010-2013. [4] Estimación basada en datos de enero a septiembre



▲ Violeta Bulc, Comisaria de Transporte de la UE.

bién presentan resultados por encima de la media. En contraste, Suecia, que siempre ha destacado por sus buenos índices de siniestralidad y Luxemburgo rompen el generalizado descenso que, más o menos acentuado, acumulan el resto de países entre 2010 y 2014.

A la vista de los resultados del pasado año, la Comisión es consciente de que tanto a nivel comunitario como local es imprescindible aumentar los esfuerzos, especialmente por

que se elabora un marco único sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, con la intención de tener lista una propuesta, que pueda ser aprobada a finales de 2016.

RANKING POR TASA DE MORTALIDAD* 2014

País	Tasa	País	Tasa
Malta	26	Eslovaquia	54
Países Bajos	28	Portugal	59
Reino Unido	28	Estonia	59
Suecia	29	Rep. Checa	61
Dinamarca	33	Hungría	63
España	36	Bélgica	64
Finlandia	41	Luxemburgo	65
Alemania	42	Grecia	72
Irlanda	43	Croacia	73
Austria	51	Polonia	84
Eslovenia	52	Lituania	90
Chipre	52	Bulgaria	90
Italia	52	Rumanía	91
Francia	53	Letonia	105
EU	51		

*Muertos por millón de habitantes

LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES

PEATONES			
País	%*	País	%*
Países Bajos	11	Croacia	19
Finlandia	13	España	22
Bélgica	14	Bulgaria	23
Francia	14	Portugal	23
Austria	15	Reino Unido	23
Eslovenia	15	Rep. Checa	25
Italia	16	Estonia	25
Suecia	16	Hungría	25
Dinamarca	17	Lituania	34
Alemania	17	Polonia	34
Grecia	17	Letonia	39
Irlanda	18	Rumanía	39
Eslovaquia	18	EU	22

CICLISTAS			
País	%*	País	%*
Grecia	2	Rumanía	9
Francia	4	Eslovenia	9
España	4	Bélgica	10
Bulgaria	5	Eslovaquia	10
Irlanda	5	Austria	10
Portugal	5	Rep. Checa	11
Suecia	5	Alemania	11
Croacia	6	Lituania	11
Reino Unido	6	Estonia	12
Italia	7	Hungría	12
Letonia	7	Dinamarca	17
Finlandia	8	Países Bajos	24
Polonia	9	EU	8

MOTORISTAS			
País	%*	País	%*
Estonia	2	Austria	13
Rumanía	3	Croacia	13
Bulgaria	5	Bélgica	14
Letonia	6	Eslovenia	14
Países Bajos	6	Suecia	15
Eslovaquia	7	Alemania	17
Dinamarca	8	España	18
Polonia	8	Reino Unido	19
Finlandia	9	Francia	20
Rep. Checa	10	Italia	21
Hungría	10	Grecia	29
Irlanda	12		
Portugal	12	EU	15%

*Sobre el total de muertos del país

España

Skoda estrena director



Tras ocupar desde 2006 la dirección de Skoda España, Iñaki Nieto se marcha a México para ponerse al frente de VW en ese país. Su puesto al frente de la filial española de la marca checa lo ocupará **José Manuel Aparicio**, el actual director de ventas de Seat en el mercado español, que también entra en el Comité Ejecutivo de Volkswagen-Audi España.

Producción

Los turismos impulsan el crecimiento

Pese a la necesidad de incrementar la exportación, la producción de turismos impulsa el crecimiento de las fábricas españolas, de las que han salido en los dos primeros meses del año 462.746 unidades (+16,25%), de las que 373.917 son turismos (casi un 25% más de los fabricados en 2014). En cuanto a las exportaciones, pieza clave para seguir atrayendo inversiones y nuevas adjudicaciones, enero y febrero sumaban 383.523 vehículos (+12,11%), según Anfac; gracias a que los productos de las factorías españolas llegan a más de 120 países. La asociación de fabricantes resalta el incremento de la demanda de vehículos 'made in Spain' en zonas como Egipto, Argelia, Marruecos o Túnez, mientras otros destinos como EE.UU., Turquía o Corea del Sur continúan ganando peso. Sin embargo, Anfac recalca la necesidad de incrementar los envíos a países fuera del entorno de la UE.

LAS CARRETERAS MÁS PELIGROSAS DE ESPAÑA

A - 5 5

'Repetidores' en siniestralidad

Como los estudiantes que no se esfuerzan y se convierten en repetidores, la Administración «repite curso» en las carreteras más peligrosas de España. Concretamente dos tramos encabezan de nuevo los ranking de peligrosidad y accidentes y víctimas en el estudio de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) sobre el quinquenio 2009-2013. A los que se une el más peligroso de autopista, que mantiene en ese cuestionable honor.

En cuanto a las carreteras, el kilómetro 57 de la N-623, que comunica Villaviciosa con Gijón (Asturias), no sólo sigue siendo el más peligroso, sino que aumenta su índice de peligrosidad (de 1424 a 1.807,8), superando más de 180 veces la media nacional. También el km 10 de la A-55 (a la altura de Mos, Pontevedra) repite como el que contabiliza más víctimas (149) y

La única autovía en la lista de puntos negros destaca otra vez por accidentes y víctimas.

detectaban siete de los más de mil radares que pueblan la red viaria nacional. En cuanto a la distribución de los puntos con mayor riesgo, Castilla y León, con 24, son los que más tienen, aunque descartando Asturias (17), la provincia que más TCA acumula es Pontevedra, con 10 de los 12 que aparecen en Galicia.

También el nuevo informe de AEA cuestiona la seguridad de las autopistas de peaje, al indicar que el índice de peligrosidad (accidentes con víctimas/vehículos) aumentaba un 7% en 2013 y localizar 40 kilómetros que triplican la media en el quinquenio estudiado (476 accidentes y 751 víctimas). Además, uno de cada tres ya aparecía como Tramos de Concentración de accidentes (TCA) de alta peligrosidad en el informe anterior. Con el añadido de que sólo ocho de ellos están señalizados como «punto negro». Además, en esos trazados, repartidos por 39 carreteras españolas situadas en 32 provincias, sólo se

Otro punto sobre el que AEA llama la atención es la relación radares/peligrosidad por la incongruencia que supone que haya 12 en los 40 tramos de peaje (uno cada tres kilómetros) y sólo 7 en los 125 km de carreteras convencionales. Una distribución que esconde un claro afán recaudatorio al ser las autopistas vías más seguras y tener un límite de veloci-

N - 6 3 2



▲ El km 57 de esta vía asturiana mantiene el índice de peligrosidad más alto.

dad superior. A la escasez de radares en los tramos con más peligro se une la falta de señalización sobre ese peligro que entrañan.

AEA también denuncia el efecto negativo en la seguridad vial de la reducción presupuestaria para el mantenimiento de las carreteras. Lo evidencia el hecho de que, aunque el número de muertos bajaba en 223, los accidentes con víctimas subían de los 83.115 ocurridos en 2012 a los 89.519 contabilizados en 2013 (+7,7%) en los 165.361 kilómetros (16.582 de vías de gran capacidad), que componen la red viaria española.

▶▶ Lo peor en autopistas de peaje: km 53 de la AP-68, que repite con el peor índice de peligrosidad, y km 161 de la AP-7, por concentración de accidentes y víctimas.

A P - 7



AP - 6 8



MÁS PELIGRO EN AUTOPISTA DE PEAJE

PROVINCIA	ACTRA.	PKM	IMD	IPM	RADAR
Álava	AP-68	53	9.381	110,9	SÍ
Toledo	AP-41	36	551	99,4	
Toledo	AP-41	45	572	95,7	
Asturias	AP-66	71	8,37	94	SÍ
Logroño	AP-68	79	7,196	83,7	
Álava	AP-68	52	9,381	70	SÍ
Barcelona	AP-7	161	65,079	65,6	SÍ
Málaga	AP-7	184	12,403	61,7	
Asturias	AP-66	68	8,137	60,6	SÍ
Logroño	AP-68	190	6,202	44,15	

MÁS PELIGRO EN CARRETERA*

PROVINCIA	CTRA.	PKM	IMD	IPM
Asturias	N-632	57	394	1807,8
Asturias	N-632	139A	131	1254,8
Gerona	N-260	176	565	787,9
Sevilla	N-630	772	287	763,6
Asturias	N-632	55	367	597,2
Salamanca	N-620	328	311	528,5
La Rioja	N-111	291	1.563	525,6
Asturias	N-632	145A	232	472,3
Sevilla	N-630	766	234	468,3
Granada	N-340	375	361	455,3

▲ LEYENDAS. CTRA.: donde se localiza el TCA; PKM: km del TCA; IMD: nº de vehículos por día; IPM: índice de peligrosidad 2009/2013 (relación accidentes con víctimas e IMD); RADAR: control de velocidad en ese punto o en un radio de 5 km.

*En ninguno hay radar.

el puntazo

París vuelve a limitar la circulación para reducir la elevada contaminación.

Por ser 23, ese día de marzo sólo pudieron circular por la capital francesa las matriculas acabadas en impar. Al afectar también a otros municipios del área metropolitana de París la prohibición acabó con los kilométricos atascos diarios y redujo un 40% el tráfico. Como contrapartida, durante ese lunes y el fin de semana anterior los transportes públicos fueron gratuitos y, como toda regla tiene su excepción, la restricción no afectó a los vehículos propulsados por energías alternativas y los que llevaban tres o más personas.

la cifra

156

millones de euros (10.000 millones de rublos) aportará en ayudas el Gobierno ruso a los fabricantes de automóviles con plantas en el país, penalizadas por la significativa caída de ventas del mercado. El Gobierno reconoce que trabajan con un mínimo nivel de rentabilidad y con las ayudas espera se conserven puestos de trabajo. La decisión se produce tras el anuncio de Opel de cerrar la planta de San Petersburg.

la imagen

Acrobacia sobre la cuerda floja más larga del mundo

El Jaguar XF ha vuelto a ser protagonista de un espectáculo singular al recorrer 240 metros sobre dos cables de acero tendidos a 18 metros del agua. La singular acrobacia se realizaba en el distrito financiero de Londres (Canary Wharf) y contaba con un conductor de excepción: el especialista británico Jim Dowdall, conocido por sus arriesgadas escenas en James Bond, Jason Bourne e Indiana Jones. Con tan majestuoso recorrido el nuevo Jaguar no deja dudas sobre su ligereza, pues son 80 los kilos que lo separan de sus competidores.



la frase

María Seguí, Directora General de Tráfico.

«Ante una mejora económica, existe un aumento de la movilidad y eso lleva a un aumento del riesgo de accidente».



en breve

- BULTACO EN EE.UU**
Con la recuperación de la titularidad en el mercado americano (desde los 70 en manos de Hugh D Weaver), la marca española ya puede comercializar sus productos en todo el mundo.
- CAMPAÑA ESPECIAL**
Casi 8 millones de desplazamientos espera la DGT entre el 1 y el 6 de abril. Tráfico ofrece información en el 011, www.DGT.es, twitter@información DGT y su aplicación de descarga gratuita.
- EMPLEO EN FICOSA**
La multinacional catalana contratará este año 75 ingenieros para el centro tecnológico de Viladecavalls (Barcelona). Además tiene previsto generar 240 empleos más de cara a 2019.
- NUEVA PLANTA**
Mitsubishi ha iniciado la construcción de una planta en Bekasi (Indonesia), que comenzará a producir en 2017 y podrá hacer 160.000 vehículos al año.

Sentencia

Autopistas sin derecho a compensación

El Tribunal Supremo considera que la falta de tráfico en las autopistas de peaje no justifica una compensación del Estado o el cambio de los contratos de concesión. Es la respuesta al recurso presentado por las concesionaria de las radiales R-3 y R-5, dos de las ocho vías de peaje en concurso de acreedores, y un tramo de la R-50. La sentencia concluye que el bajo movimiento de vehículos es un riesgo previsible, que se debe ponderar cuando se opta a la explotación de las vías de peaje.

Ley de Hidrocarburos

Límite a la cuota de mercado

Limitar al 30% anual la cuota de las petroleras en cada provincia y permitir la compra-venta de combustibles entre gasolineras, son las enmiendas al proyecto de la Ley de Hidrocarburos presentadas por el partido en el Gobierno. La intención es fomentar más la competencia en el mercado de los carburantes al evitar a las petroleras abrir nuevas estaciones de servicio o firmar nuevos contratos en los territorios donde superen el límite establecido.

Compra

Pirelli pasa a manos chinas

Unos 7.200 millones de euros pagara China National Chemical Corporation (ChemChina) por hacerse con Pirelli, el quinto fabricante de neumáticos del mundo y proveedor exclusivo de la Fórmula 1. Cuando los nuevos dueños tengan el control total de la empresa italiana nombrarán un nuevo presidente, aunque según lo acordado la sede seguirá en Milán y Marco Tronchetti Provera se mantendrá como consejero delegado.



CONTINENTAL NEUMÁTICO DE 'LA ROJA'

La marca de neumáticos Continental ha renovado hasta 2016 su acuerdo con la Real Federación Española de Fútbol para continuar formando parte visible de la Selección española.

En la firma del acuerdo por el que Continental seguirá siendo el 'Neumático Oficial' de 'La Roja' estuvieron presentes el director de Marketing de la marca alemana, Jorge Cajal; el seleccionador español, Vicente del Bosque, y varios jugadores, entre ellos Andrés Iniesta, David Silva o Álvaro Morata.

VOLVO OCEAN REGATA EN IMÁGENES

El Museo de la Volvo Ocean Race, en Alicante, acoge la exposición '24 horas a bordo', que muestra en imágenes cómo es la vida en los barcos que compiten en la vuelta



al mundo a vela. La regata Volvo Ocean Race, la más dura del mundo, comenzó en octubre de 2014 en Alicante y concluirá en junio en Gotemburgo (Suecia).

ATENTOS A... **13/04 Hyundai** participa en la Semana del Diseño de Milán con la obra 'Sculpture in Motion', que simboliza la relación entre el movimiento natural y la automoción.



AUDI

Participaron diez equipos de estudiantes universitarios que tuvieron que desarrollar un software para que sus coches fueran los más rápidos en llegar a la meta. Ganaron los alumnos de la Universidad Técnica de Munich.



El Audi Q5 es el coche elegido para la competición a escala de Audi, que se ha celebrado recientemente en Alemania.

COMPETICIÓN A ESCALA

Un Audi Q5 realizado a escala 1:8 y equipado con un motor eléctrico capaz de acelerar hasta los 40 km/h ha servido de base a diez equipos de estudiantes universitarios para participar en la primera Copa para Modelos de Conducción Autónoma de Audi.

Los equipos, formados por estudiantes de informática, ingeniería eléctrica e ingeniería mecánica de

Alemania tenían que desarrollar un software propio que permitiera a su vehículo llegar a la meta en el menor tiempo posible y también con el mínimo de errores en cuanto a las maniobras. Todo ello en un circuito de 300 m² que simulaba un entorno de tráfico real, con coches en sentido contrario, intersecciones, obstáculos, señalización, etc.

Además de los 10.000

euros que se llevó el equipo vencedor, de la Universidad Técnica de Munich, también estaba en juego la credibilidad y el saber hacer de estos estudiantes que en esta competición 'se miden' ante una marca como Audi que este año piensa contratar a 6.000 personas en todo el mundo, 4.000 de ellas para sus instalaciones de Ingolstadt y Neckarsulm, en Alemania.

OPEL CORSA

AL CONCIERTO DE MELENDI

Hasta el 5 de abril, los fans del cantante Melendi pueden conseguir entradas para asistir a su próximo concierto 'Básico 40 Opel Corsa' el 8 de abril, en el Círculo de Bellas Artes de Madrid. Opel sortea (en Facebook o a través de la web de la izquierda) 17 entradas dobles que dan acceso al concierto



ELÉCTRICOS

Renault logró los primeros puestos en el VI Rally Montecarlo de Vehículos Eléctricos con cuatro unidades del ZOE, que ya triunfó el año pasado en esta competición.

CARLOS SAINZ

ASÍ LLEGÓ A LA FÓRMULA 1

'Camino al 55' es el título del documental que Red Bull ha grabado para contar la experiencia del piloto Carlos Sainz, desde su preparación para afrontar el campeonato de las World Series 3.5 en 2014, que finalmente ganó, hasta su llegada a la F1 como fichaje de la escudería Toro Rosso.

La entrada de otro español en la Fórmula 1 es una gran noticia para los aficionados al automovilismo, que ahora

pueden conocer más de cerca al piloto madrileño gracias a este vídeo de 29 minutos, en el que él y las personas de su entorno familiar y deportivo reflexionan sobre su carrera.

Carlos Sainz tiene 20 años y empezó a pilotar karts con siete años. Ganó la Fórmula BMW en 2010 y ha ganado también carreras en F3. A su currículo sumó en 2014 el mencionado campeonato World Series 3.5.



Carlos Sainz y su entorno familiar y deportivo repasan en un vídeo su trayectoria hasta llegar a la Fórmula 1, donde ha debutado este año.

UNA MARCA DE CINE

BMW TIENE UNA 'MISIÓN IMPOSIBLE'

BMW será protagonista en la nueva entrega de la saga de acción 'Misión Imposible: Nación secreta', que llega a los cines el próximo mes de julio.

El nuevo BMW M3, el X5 o la motocicleta BMW S 1000RR son sólo algunos de los modelos de la marca alemana que protagonizarán las escenas de acción de la película 'Misión Imposible: Nación Secreta'.

La marca vuelve así a formar parte del 'reperto' de esta exitosa saga cinematográfica después de su participación

en 2011 en 'Misión Imposible 4: Protocolo Fantasma', en la que aparecía el BMW i8 todavía en fase de prototipo acompañando a otros modelos de la casa como el Serie 1, Serie 6 y X3.

En esta última entrega, que llegará a los cines el próximo 31 de julio, Tom Cruise vuelve a interpretar el papel del agente Ethan Hunt.



El actor Tom Cruise vuelve a dar vida al agente Ethan Hunt en la nueva película, que llegará a los cines españoles este verano.



El nuevo BMW M3 y la motocicleta S 1000RR protagonizan las escenas de acción de la nueva entrega de la saga cinematográfica 'Misión Imposible'.

JEEP CHEROKEE

LA NIEVE NO LE ASUSTA

El Jeep Cherokee demuestra que es capaz de todo en la localidad leonesa de Maraña, aislada por la nieve durante el temporal del pasado mes de febrero. Al volante de este todoterreno incombustible, el aventurero Jesús Calleja ha grabado un simpático vídeo

Si quieres ver el vídeo de Jesús Calleja y el Jeep Cherokee entra en... www.m16.in/v503



AVENTURA

Se celebra la undécima edición del Desierto de los Niños, una aventura solidaria en la que este año participan 60 vehículos y más de 200 personas.

BP Ultimate informa

En caso de perder tu ValeAhorroBP mensual antes de haberlo utilizado, no te preocupes, puedes solicitar una copia del mismo durante el mes de canjeo. Para saber qué cantidad vas acumulando, recuerda que, al realizar el pago en caja, recibirás un ticket con la información del ahorro obtenido en el repostaje y el tiempo que tienes para seguir acumulando ahorro en tu ValeAhorroBP.



VETTEL CONTROLÓ A LOS COCHES ALEMANES TODA LA CARRERA. HAMILTON NO ESTABA



SATISFECHO CON LA ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS

El asfalto al rojo, y el podio también



▲▲▲ Los Mercedes no tuvieron el mejor día, ni en los boxes ni en el asfalto. El equipo alemán se vio sorprendido, con el safety car, por la estrategia del equipo Ferrari. Vettel, en su segunda carrera con la Scuderia, demostró que sabe adaptarse a otros coches y otras tecnologías, más allá de los escapes de soplado de los Red Bull.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

«Para ser sincero, no debería decirlo, pero estaba cag... en las últimas vueltas porque de vez en cuando se me veía a la cabeza, miraba al chasis y pensaba "esto es rojo, y estás a punto de ganar", y entonces pensaba, "vale, para de pensar eso, que si no vas a perder el pico de la curva, o te va a pasar algo...". Tras su victoria en el Gran Premio de Malasia, Sebastian Vettel recordaba el valor del momento a vivir en su primera victoria en Ferrari. Tanto para él, para su equipo, co-

Sebastian Vettel y Ferrari lograron derrotar sorprendentemente a Mercedes en una prueba abrasadora, abriendo la puerta y la esperanza a una posible alternativa al equipo alemán. Sainz y Merhi brillaron, mientras que Fernando Alonso vivió un fin de semana intenso dentro y fuera de la pista en su retorno con McLaren.

mo para la Fórmula 1 en general.

No se trataba sólo de una reivindicación para la nueva etapa de Ferrari. También lo era para el propio Vettel («fantástico poder volver -a lo alto del podio- tras un

año tan duro el pasado año, cuando no pude expresar el coche»). Las dudas sobre su capacidad de adaptación a otro monoplaza sin los escapes de soplado de Adrian Newey le acompañaban desde entonces. Terminó con

ellas en Sepang. Pero, además, su triunfo abrió una esperanzadora puerta para discutir el dominio de Mercedes en la Fórmula 1.

¿Ha sido capaz de ganar el SF15 T la enorme desventaja de su predecesor en 2014? Las condiciones ambientales de Sepang podían haber contribuido a recortar las alas a uno monoplaza mientras se las daba a otro. El tiempo lo dirá pero, de momento, como reconocía el propio Niki Lauda al término de la carrera, la respuesta era «muy simple, diría que hoy fueron imbatibles».

«Creo que la diferencia que vimos en Melbourne probablemente no nos hizo justicia, debíamos haber terminado por delante de Williams en los entrenamientos y unos 15 o 20 segundos antes en carrera». Antes del sábado, James Allison recogía la misma reivindicación que Kimi Raikkonen tras la cita de Albert Park cuando ya avisaba que «estamos más cerca de Mercedes en entrenamientos que en la prueba».

El finlandés confirmó esa realidad en la simulación del viernes, rodando en 1.45 en una tanda de nueve vueltas,

en el mismo segundo que Hamilton y Rosberg. «Nuestra degradación es bastante buena, y parece que nuestro ritmo es razonablemente bueno...», apuntaba un esperanzado James Allison. Sólo faltaba, efectivamente, confirmarlo el domingo. Así fue.

Desde que los responsables de Ferrari comprobaron la monta de neumáticos de Mercedes en el Q1 del sábado, pensaron que podrían contar con opciones para el domingo. Porque apuntaba a tres paradas del W06 por dos del SF15T. Quizás Alli-

son ha logrado trasladar al monoplaza italiano su habilidad de Lotus para diseñar chasis efectivos con el consumo de gomas.

Mercedes no tuvo su mejor día ni en boxes, ni el asfalto. La salida de pista del Sauber de Ericsson fue el detonante. Mercedes llamó a sus pilotos a boxes sin esperar que la entrada fuera tan multitudinaria. Rosberg y Hamilton volvieron a la pista con varios monoplazas que superar. «Creo que después de la primera parada tenía tanto terreno por recuperar que era casi imposible», re-

conoció el británico tras la prueba.

Y con dos juegos medios, Vettel mantuvo bajo control a los dos monoplazas alemanes durante toda la carrera. Para colmo, Hamilton no estaba satisfecho con la goma más dura que el equipo le impuso, y tampoco hubo claridad en los mensajes desde boxes cuando intentaba sin éxito reducir diferencias con Vettel en los compases finales de carrera. «Probablemente sufrieron más con el calor de lo esperado», explicaba el piloto alemán al terminar la prueba, «y nosotros

LA MEJORA DE FERRARI TAMBIÉN LA CONFIRMÓ EL 4º PUESTO DE KIMI RAIKKONEN, QUE REMONTÓ DESDE EL ÚLTIMO PUESTO TRAS PINCHAR

FERNANDO ALONSO / McLAREN

«Ni un huracán movería el coche a esa velocidad»

Fernando Alonso volvió a la Fórmula 1 en Malasia, en la que fue su primera carrera en el retorno con McLaren. Las expectativas eran extraordinarias ante su primera rueda de prensa y no defraudó. «Ni un huracán movería el coche a esa velocidad. Incluso un problema médico está descartado, porque si no me hubiera ido para la izquierda», pudo ser el resumen de su línea de argumentación para rebatir las explicaciones de McLaren al accidente de Montmeló.

En la pista, no fue posible para McLaren dar el salto al Q2, pero el monoplaza británico ganó algo más de un segundo frente a los cronos de Albert Park el sábado. Y en la carrera, sus pilotos quedaron sorprendidos por la evolución del MP4-30. «El ritmo de carrera no era malo, no íbamos tan mal. Teníamos un Toro Rosso y un Red Bull justo por delante y era un poco sorprendente rodar con los demás coches». También Button mandaba un divertido mensaje por radio a su equipo «Estoy sorprendido, parece que estamos alcanzando coches».

«Poder rodar con el grupo de coches era impensable hace unos días, así que estoy bastante contento con las sensaciones del fin de semana», resumía el piloto español, quien también acusó el cansancio tras este agitado mes en el que hubo de pasar mucho tiempo en el dique seco. «Hacía mucho calor. Dí 20 vueltas, no hubiera sido un problema acabar la carrera, pero sí que necesito entrenar los próximos diez días para llegar a China a tope y a ver si podemos acumular más vueltas y seguir aprendiendo».

De mantenerse el ritmo de evolución logrado

entre Australia y Malasia, quizás el equipo británico pueda empezar a aspirar al Q3 al llegar a Europa. «Dentro de poco, ya no hablaré con vosotros desde el Q1», declaraba un optimista Alonso.

Pero Honda todavía tiene sus límites, como se puso de manifiesto en Sepang, a pesar de poder mejorar su margen de operatividad. «Los dos abandonos fueron resultado de un uso más intenso de la unidad de potencia en condiciones más competitivas, no el resultado de las altas temperaturas del circuito», explicaba Yuhisa Arai, máximo responsable del fabricante nipón. Poco a poco.



▲▼ Alonso y su McLaren sólo se mantuvieron 20 vueltas en pista, pero el coche mejoró respecto a Australia. El asturiano tiene esperanza.



no tanto, ambas cosas nos hicieron competitivos y les batimos limpiamente».

«Con los neumáticos en lo mejor, para nosotros era importante hacer tres paradas, Ferrari no era tan duro con el consumo de gomas, por lo tanto tenían que hacer dos... No creo que hubiéramos ganado a Ferrari siquiera con la

misma estrategia», reconoció después Niki Lauda.

Tanto Nico Rosberg como Kimi Raikkonen fueron eclipsados por sus compañeros de equipo, y ambos, tanto el sábado como el domingo. El finlandés, atrapado por la lluvia del Q2, el alemán, sin coger todavía el pulso a las clasificatorias como el pasa-

do año. Le salió el tiro por la culata bromeando tras la carrera de Albert Park con Vettel. «Hay una gran diferencia entre estar más cerca y batirnos porque son más rápidos», reconocería. Atrapado en boxes tras Hamilton al salir el coche de seguridad, si las opciones de Hamilton quedaron casi hipotecadas



► Quinto puesto para Valteri Bottas. El finlandés adelantó, en los últimos compases de la prueba a Felipe Massa. Para Williams, sin embargo, no fue un buen fin de semana, sobrepasados por Ferrari.



◀ Felipe Massa acabó superado por su compañero, que le adelantó en la pista. El brasileño no estaba contento con su rendimiento.

▼ Gran carrera de los dos Toro Rosso. Verstappen se convirtió en el piloto más joven en puntuar. Sainz, por su parte, recuperó 7 puestos, pues salía 15º.



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO

Otra vez sobresaliente

«Estoy contentísimo, creo que es una de las mejores carreras que he hecho nunca y con este calor y todo». Carlos Sainz se mostraba pletórico tras su magnífica actuación en el Gran Premio de Malasia, su segundo resultado en los puntos para compensar la decepción de los entrenamientos del sábado. Quinto en los primeros libres, cuarto en el Q1, el piloto español se mostraba pletórico, y por delante de Max Verstappen durante buena parte del fin de semana. Pero la lluvia le sorprendió en el Q2 y sólo pudo salir desde la decimoquinta posición.

«Dos paradas era algo muy complicado de hacer, pero lo he conseguido y estoy contento». Aquí residió su gran mérito ante la estrategia de Toro Rosso. Con una gran dureza física, de haber fallado una frenada, la estrategia se hubiera ido al traste. «Iba haciendo mi carrera de dos paradas con los



▲ Gran fin de semana para Carlos Sainz, que sólo falló en la Q2 cuando llegó la lluvia. Octavo, por delante de los Red Bull.

Pirelli. Con Mercedes, Ferrari y Williams en otra liga, la séptima posición era lo máximo a lo que aspirar si hubiéramos salido más adelante».

en ese momento, las de Rosberg fueron pulverizadas.

Raikkonen confirmó también el potencial del SF15 T con una gran remontada desde la undécima posición de partida y última tras su pinchazo. Aunque no fue su fin de semana. «Salió mal porque las cosas se torcieron, después del pinchazo dañé el suelo del monoplaza, obviamente, tuvimos mala suerte durante todo el fin de semana». Aunque la salida del coche de seguridad le ayudara

en parte a mitigar el daño y recuperar posiciones.

«Fue un buen resultado de equipo y logramos la mayor cantidad de puntos posible considerando el ritmo del coche», reconocía al final de la carrera Rob Smedley, director de operaciones de Williams, que fue definitivamente superado por Ferrari en Sepang. Se esperaba más de los monoplazas británicos que el quinto y sexto puesto de Bottas y Massa, respectivamente. «Hemos perdido

RED BULL CON PROBLEMAS, FUE SUPERADO POR LOS 2 TORO ROSSO



▲ Pese a llevar casi un mes sin subirse al coche, Fernando Alonso se sintió cómodo. En la imagen, bromea con Pastor Maldonado en presencia de Sergio Pérez y Carlos Sainz.

velocidad en el nuevo coche», anticipaba el brasileño antes de la carrera, y así se confirmó en la pista.

«Séptimo en la meta, Max Verstappen fue otro de los grandes protagonistas del fin de semana. El holandés quedará ya como el más joven piloto en puntuar en toda la historia de la Fórmula 1, dadas las restricciones impuestas por la FIA desde su fichaje. Superado casi todo el fin de semana por Sainz, Verstappen logró sin embarco una magnífica sexta posición en parrilla el sábado.

La carrera comenzó complicada para el holandés, quien incluso llegó a recibir un mensaje del equipo para dejar pasar a Sainz justo antes de la salida del coche de seguridad. «Las primeras vueltas fueron complicadas para mí, ya que tenía problemas con los medios», reconoció al final de la carrera, «así que los cambié a los duros y funcionaron perfectamente». Tampoco se arredró en algu-

nos peleas con otros rivales, como Ricciardo. «Me encontré bien físicamente, hacía mucho calor, pero fui capaz de aguantarlo y pude ser consistente». El rendimiento de Toro Rosso es sorprendente en estos primeros compases de temporada, y ya supera a Red Bull en la clasificación de Constructores.

La próxima cita será en China. Con otras condiciones y temperaturas, ¿puede esperarse de Ferrari la misma oposición a Mercedes? Si la victoria de Ferrari supondrá o no un revulsivo para la Fórmula 1 está por ver. De momento fue incuestionable para el equipo tras el tsunami vivido el pasado año, cerrando en Sepang la mayor racha sin triunfos -34 carreras- desde la victoria de Alain Prost en el Gran Premio de España de 1990 hasta el triunfo de Gerhard Berger en Alemania 1994.

«No se cómo era el coche del año pasado, pero me han dicho que éste es mejor, es-

ROBERTO MERHI / MANOR
El premio es acabar

Por su parte, Roberto Merhi logró su gran objetivo: terminar su primer gran premio. Un resultado de un gran valor, ya que el piloto de Manor no había tenido la oportunidad de rodar nunca en el simulador, tanto para tomar contacto siquiera virtual con su monopla-

za o con el circuito, en el que nunca había corrido antes. «El decimoquinto puesto no sólo es un gran resultado, sino también una gran recompensa para el fantástico esfuerzo del equipo durante los últimos meses. Sabíamos que las cosas no serían fáciles este fin de semana, pero al final la carrera es lo que contaba». Ojalá Merhi pueda aprovechar la experiencia en el próximo Gran Premio de China.



Sin conocer el circuito y casi sin subirse al coche, Roberto Merhi hizo un gran trabajo con el Manor.

toy muy contento por cómo se siente el coche, con su equilibrio, me permite jugar y trabajar con él, lo que se esencial para un piloto», reconocía Vettel al final de la carrera respecto al potencial base del SF15 T.

«Recuerdo que cuando se abrieron las puertas de Maranello fue como un sueño hecho realidad. Recuerdo que la última vez que había estado allí fue de niño, mirando a Michael (Schumacher) tras la valla, pilotando el Ferrari, y ahora estoy pilotando el coche rojo. Es increíble». Más todavía, haber ganado en solo su segunda carrera con ese coche rojo...

en www.motor16.com

EL MUNDIAL

PILOTOS

- 1º. L. Hamilton (GBR) 43 puntos.
- 2º. S. Vettel (A) 40 pts.
- 3º. N. Rosberg (A) 33 pts.
- 4º. F. Massa (BRA) 20 pts.
- 5º. K. Raikkonen (FIN) 15 pts.
- 6º. F. Nasr (BRA) 10 pts.
- 7º. V. Bottas (FIN) 10 pts.
- 8º. D. Ricciardo (AUS) 9 pts.
- 9º. N. Hulkenberg (A) 6 pts.
- 10º. M. Verstappen (Ho.) 6 pts.
- 11º. C. Sainz (E) 6 pts.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes 76 puntos.
- 2º. Ferrari 52 pts.
- 3º. Williams/Mercedes 30 pts.
- 4º. Sauber/Ferrari 14 pts.
- 5º. Toro Rosso/Renault 12 pts.
- 6º. Red Bull/Renault 11 pts.
- 7º. Force India/Mercedes 7 pts.

RESISTENCIA GT3



Andy Soucek, con Bentley

El madrileño Andy Soucek pilotará uno de los dos Continental GT3 que Bentley Motorsport alineará en las Blancpain Endurance Series, certamen de Resistencia para vehículos GT que comienza el 11 y 12 de abril en el circuito italiano de Monza, y visitará más adelante Silverstone, Paul Ricard, Spa-Francorchamps y Nürburgring. Soucek, de 29 años, tiene una dilatada experiencia en

monoplazas, y llegó a ser piloto reserva del equipo Virgin Racing de F-1 en 2010. Además, ha disputado las Blancpain Series en las temporadas 2012, 2013 y 2014, logrando cuatro puestos de podio, aunque este año aspira a más con el Continental, que el piloto español compartirá con el alemán Maximilian Buhk, de 22 años, y el suizo Harold Primat, de 29. La segunda unidad estará confiada a Guy Smith, Steven Kane y Matt Bell, que hace unos días acabaron cuartos en las 12 Horas de Bathurst, en Australia, donde la casa inglesa ultimó el desarrollo del coche.



TCR SERIES MALASIA



Oriola y Gené arrancan bien

Tras la cita inaugural del TCR International Series en el circuito de Sepang, el suizo Stefano Comini lidera la general, con 40 puntos, seguido por los españoles Pepe Oriola y Jordi Gené, con 36 y 31 puntos respectivamente. Oriola terminó segundo las dos carreras, en la primera por detrás de Comini, y a espaldas de Gené en la segunda. Los tres pilotan un Seat León Cup Racer.

VLN NÜRBURGING

Dramático accidente de Mardenborough

Un espectador muerto y varios más heridos es el balance del accidente protagonizado por el británico Jann Mardenborough en la primera prueba de las VLN



▲ El GT-R de Mardenborough voló en un rasante y se estrelló contra las protecciones.

Series, en Nurburgring. Su Nissan GT-R despegó en un rasante y, tras volar 30 metros, impactó contra las vallas de la curva Flugplatz, alcanzando al público.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO OATAR



▶ Valentino Rossi -izquierda- ganó la carrera de MotoGP, aunque entró con sólo 174 milésimas de ventaja sobre 'Dovi'. A la derecha, Jonas Folger -arriba- y Alexis Masbou -abajo-, vencedores en Moto2 y Moto3.



Rossi vuelve por sus fueros en una jornada aciaga para los nuestros

Hay que irse al Gran Premio de China de 2005 para encontrar una cita del Mundial en la que ni un solo piloto español se subiera al cajón en ninguna de las categorías. Y es curioso observar el paralelismo de resultados, pues en aquella ocasión,

hace diez años, también Valentino Rossi se imponía en la clase reina. Aunque la victoria del italiano ha sido esta vez más laboriosa que entonces, pues el de Yamaha partía desde la tercera fila y, ya en carrera, tuvo que soportar el acoso de las

Ducati, que esta temporada parecen estar a gran nivel. De hecho, Andrea Dovizioso y Andrea Iannone completaron el podio de MotoGP. En cuanto a los nuestros, cuarta plaza para Lorenzo, quinta para Márquez -el vigésimo campeón se 'coló'

en la primera curva- y sexta para Pedrosa, que a renglón seguido anunciaba su retirada temporal para recuperarse bien de una lesión que arrastra en el brazo.

En el resto de categorías, triunfo del alemán Jonas Folger en Moto2, con el francés Simon y el suizo Luthi por detrás, y del francés Alexis Masbou en Moto3, seguido por el italiano Bastianini y el británico Kent.



▲ Márquez tuvo que remontar desde la última plaza tras una mala salida, pero sólo pudo ser cuarto, por detrás de Lorenzo.



▲ Las Ducati darán mucha guerra este año: Andrea Dovizioso fue segundo y su compañero Andrea Iannone, tercero.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL



preciosdechoc es.motor16.com

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

Al habla con Hernán Vázquez



MANTENER EL COCHE COMO EL PRIMER DÍA

Desde la dirección de Volkswagen Vehículos Comerciales y avalado por su amplia experiencia en Volkswagen-Audi España, donde entró en 1994, Hernán Vázquez llegó el pasado mes de abril a dirigir la posventa de las marcas que integran la filial española (Volkswagen, Audi, Skoda y Volkswagen Vehículos Comerciales). En esa responsabilidad su apuesta es ofrecer al cliente el mejor servicio y la mejor atención en cualquiera de los 400 puntos de la red española, un compromiso en el que el concepto «Sistema Original» tie-

ne especial sentido. Lo explica con claridad: «no debemos ver el recambio original como un elemento aislado, sino como parte de un conjunto, de un sistema original, porque el equilibrio entre todas las piezas garantiza la seguridad, optimiza los rendimientos y asegura el confort de conducción». No en vano, continúa, «los sistemas originales contienen recambios originales pensados y diseñados con la misma tecnología empleada en la fabricación del vehículo» por lo que «el recambio Original» permite mantener el coche como el primer día», puntualiza.

En cuanto al comportamiento de los usuarios, tiene claro que «todo el que tiene algo complicado en su coche acaba en el servicio oficial, que cuenta con piezas originales avaladas por la garantía y el ADN de la marca». No desconoce que la fidelidad a la marca en el campo de la posventa se mantiene hasta los 4 o 5 años, para pasar después a «buscar soluciones económicas, aunque no tengan garantía». Es el motivo por el que, asegura, el departamento que dirige ideó fórmulas para ofrecer un buen precio, aunque no olvida recordar que «la formación del personal en las marcas del grupo es muy especial y completa», algo que asegura la reparación, pero no deja de tener un coste para la empresa.

Valora especialmente los últimos adelantos en posventa, como la conectividad con el ta-



▲ Héman Vázquez, el director de posventa de VW-Audi España apuesta por el mejor servicio y atención al cliente.

ler «que mantiene puntualmente informado al cliente de todo lo que necesita saber». En ese punto resalta que lo importante es facilitar la vida al usuario, la clave de «este grupo que se esmera en satisfacer sus necesidades con dinamismo y alegría».

Concesionarios reunidos

La Milla del Motor se inaugura en Alcorcón

En menos de dos kilómetros, de recorrido, exactamente en 1.600 metros, se agrupan los 21 mercados de automóviles que integran La Milla del Motor, un complejo en el que el cliente puede elegir entre un amplio abanico de coches nuevos y de ocasión.

La intención de los concesionarios involucrados en el proyecto es convertirse en un referente en el sector. «con ofertas periódicas para vehículos nuevos y usados y servicio de taller en cada uno de los mercados», como explica el presidente de La Milla del Motor, Manuel Gutiérrez.

Ubicada a diez kilómetros del centro de Madrid (Avenida de San Martín de Yeladillo en Alcorcón).



▲ Enrique Casero y Carlos López, consejero de Economía y Hacienda y director general de Industria, respectivamente, de la Comunidad de Madrid y el alcalde de Alcorcón, David Pérez, escucharon la presentación.

el complejo de casi un servicio diferenciado. Con más de 3.000 modelos nuevos y casi 50.000 seminuevos, una competencia que hará que el beneficiado sea el cliente. Con una inversión de más de 180.000 m² y 1500 empleos directos e indirectos, supondrá un gran estímulo para la economía de la zona.

Faonauto Usados de más calidad

En un mercado de ocasión que subió un 14,7% en los dos primeros meses del año (2017), el interés por usados de más calidad, segmento que ocupó el 40% de las operaciones, con 10.888 unidades vendidas, de un valor residual por encima de los 10.000 euros y un crecimiento del 150%. Por contra, el crecimiento de los que están por debajo de ese valor se queda en el 9,5%, con el beneficio de la fuente caída, por debajo los 3.000 € (-31,9%). La situación sube el precio medio a 12.211 € y crea un déficit en la oferta de seminuevos de hasta tres años.

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

Motor16	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
Audi	Audi A1 Sportback 1.4 TFSI COD 150CV Adrenalin 2.5p	23.240	4,7 150	
	Audi A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Attraction 5p	22.130	4,7 150	
	Audi A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Design 5p	24.460	4,7 150	
	Audi A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV S tr Design 5p	26.290	4,7 150	
	Audi A1 Sportback 1.8 TFSI 192 S tron Adrenalin 2.5p	31.990	5,6 192	
	Audi A1 Sportback 1.8 TFSI 192CV S tron Adrenalin 2.5p	29.730	5,6 192	
	Audi A1 Sportback 2.0 TFSI 230CV quattro 3p	34.955	7 231	
	Audi A1 Sportback 2.0 TFSI 231CV quattro 5p	35.685	7 231	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	24.990	3,8 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV clean diesel Attraction 5p	27.140	3,9 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV clean diesel S tron Attraction 3p	26.300	3,8 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV clean diesel S tron Attraction 5p	27.670	3,9 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV S tron Attraction 3p	26.300	3,8 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV S tron Attraction 5p	28.230	3,9 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV S tron S line edition 3p	26.300	3,8 110	
	Audi A3 1.6 TDI 110CV S tron S line edition 5p	27.670	3,9 110	
	Audi A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV Adrenalin 2.5p	26.740	3,8 110	
	Audi A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV S line 5p	27.620	3,8 110	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Attraction 5p	27.480	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Attraction 5p	28.270	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean Attraction 5p	32.230	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 quat S line 5p	33.170	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 stro S line 5p	31.830	4,4 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Adrenalin 5p	30.940	4,4 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV Adrenalin 5p	28.690	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S line 5p	29.580	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV Adrenalin 5p	32.830	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	33.720	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	29.330	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean d quattro Attraction 3p	30.020	4,7 150	
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean d S tron Attraction 3p	26.010	4,3 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	26.860	4,3 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean diesel quattro Attraction 3p	30.190	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean S tron Attraction 3p	29.010	4,4 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean diesel Attraction 3p	30.820	4,1 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean diesel quattro Attraction 3p	36.540	4,8 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 184CV quat S tron Attraction 3p	37.530	4,7 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 184CV quat S tron S line 3p	38.420	4,7 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV quattro Adrenalin 5p	30.850	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV quattro S line 5p	31.740	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV line edition 3p	28.270	4,1 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S tron Adrenalin 5p	29.640	4,4 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S tron S line edition 3p	30.530	4,4 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV line edition 3p	32.430	4,1 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel 150CV Adrenalin 5p	27.370	4,1 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel 184CV Adrenalin 5p	31.540	4,1 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S tron S line edition 3p	23.550	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV Attraction 3p	22.190	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV Attraction 5p	23.230	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV line edition 3p	24.450	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Adrenalin 3p	25.820	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Adrenalin 5p	24.450	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Attraction 3p	25.380	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron line edition 3p	26.710	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron S line edition 3p	24.540	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV Attraction 3p	23.180	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV Attraction 5p	24.170	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S line edition 3p	25.440	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron Adrenalin 3p	26.810	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron Attraction 3p	25.440	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron S line edition 3p	26.320	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron S line edition 5p	27.700	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Adrenalin 5p	26.950	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Attraction 3p	25.990	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Attraction 5p	26.460	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Attraction 3p	27.850	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Attraction 5p	28.710	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Adrenalin 5p	29.210	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron S line 3p	30.110	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV Adrenalin 5p	29.320	5,8 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV Attraction 3p	28.710	5,8 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV S tron Ambition S	34.920	6,6 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI S tron S tron Design 5p	25.390	3,7 116		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Adrenalin 5p	20.240	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Adrenalin 5p	22.250	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Attraction 5p	19.400	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Attraction 5p	18.230	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Design 5p	20.560	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 2.5p	24.160	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	20.060	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 5p	22.170	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	21.320	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	21.320	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.390	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.820	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 5p	24.810	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	20.680	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Design 5p	23.010	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 2.5p	26.730	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.510	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	24.740	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	24.840	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI CoD 150 S tron Attraction 5p	23.960	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI CoD 150 S tron Adrenalin 5p	28.250	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI CoD 150 S tron Attraction 5p	26.270	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI CoD 150CV Adrenalin 5p	24.340	4,7 150		
Audi	Audi A3 Sportback 1.6 TDI 110CV clean d 110CV	26.740	3,8 110	
	Audi A3 Sportback 1.6 TDI 110CV clean d 110CV S line 5p	27.620	3,8 110	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Attraction 5p	27.480	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Attraction 5p	28.270	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean Attraction 5p	32.230	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 quat S line 5p	33.170	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 stro S line 5p	31.830	4,4 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Adrenalin 5p	30.940	4,4 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV Adrenalin 5p	28.690	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S line 5p	29.580	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV Adrenalin 5p	32.830	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	33.720	4,2 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	29.330	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean d quattro Attraction 3p	30.020	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean d S tron Attraction 3p	26.010	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	26.860	4,3 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean diesel quattro Attraction 3p	30.190	4,7 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean S tron Attraction 3p	29.010	4,4 150	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean diesel Attraction 3p	30.820	4,1 184	
	Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean diesel quattro Attraction 3p	36.540	4,8 184	
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 184CV quat S tron Attraction 3p	37.530	4,7 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean 184CV quat S tron S line 3p	38.420	4,7 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV quattro Adrenalin 5p	30.850	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV quattro S line 5p	31.740	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV line edition 3p	28.270	4,1 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S tron Adrenalin 5p	29.640	4,4 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S tron S line edition 3p	30.530	4,4 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV line edition 3p	32.430	4,1 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel 150CV Adrenalin 5p	27.370	4,1 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel 184CV Adrenalin 5p	31.540	4,1 184		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV Attraction 3p	22.190	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV Attraction 5p	23.230	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV line edition 3p	24.450	4,9 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Adrenalin 3p	25.820	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Adrenalin 5p	24.450	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron Attraction 3p	25.380	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron line edition 3p	26.710	4,8 110		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 110CV S tron S line edition 3p	24.540	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV Attraction 3p	23.180	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV Attraction 5p	24.170	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S line edition 3p	25.440	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron Adrenalin 3p	26.810	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron Attraction 3p	25.440	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron S line edition 3p	26.320	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 125CV S tron S line edition 5p	27.700	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Adrenalin 5p	26.950	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Attraction 3p	25.990	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra Attraction 5p	26.460	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Attraction 3p	27.850	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Attraction 5p	28.710	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron Adrenalin 5p	29.210	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 150CV CoD ultra S tron S line 3p	30.110	4,7 150		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV Adrenalin 5p	29.320	5,8 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV Attraction 3p	28.710	5,8 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI 180CV S tron Ambition S	34.920	6,6 180		
Audi A3 Sportback 2.0 TDI TFSI S tron S tron Design 5p	25.390	3,7 116		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Adrenalin 5p	20.240	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Adrenalin 5p	22.250	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Attraction 5p	19.400	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Attraction 5p	18.230	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV Design 5p	20.560	4,2 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 2.5p	24.160	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	20.060	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 5p	22.170	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	21.320	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	21.320	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.390	4,4 95		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.820	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 5p	24.810	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	20.680	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Design 5p	23.010	5,1 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Adrenalin 2.5p	26.730	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	22.510	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	24.740	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI 95CV S tron Attraction 5p	24.840	4,9 125		
Audi A3 Sportback 2.0 TFSI CoD 150 S tron Attraction 5p	23.960	4		

El Real Automóvil Club de España abre su oferta a los viajes, con una amplia oferta de destinos y posibilidades. El acuerdo con Kuoni permite encontrar en www.race.es/viajesrace experiencias excepcionales (en paquetes cerrados o a medida) y opciones más comunes, como paquetes vacacionales, billetes o reservas de hoteles. Además, la colaboración con My Way posibilita disfrutar de turismo y coche y la «Experiencia Shackleton» cubre las expectativas de los más aventureros.

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

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

PEUGEOT Style, los 208, 308 y 3008 a precio interesante

Con la serie especial Style, la marca del león añade exclusividad y equipamiento al nivel de acabado medio de sus tres modelos. En los 'Días Super Equipados Peugeot', el 208 cinco puertas cuesta 10.200 €, con elementos como lantitas de aleación de 15", antinieblas, cristales sobretintados, volante de cuero, retrovisores exteriores eléctricos... El 308 (berlina y Sw)

se ofrece por 15.900 € con contorno de luna cromado, antinieblas, navegador integrado, asientos delanteros sport con guarnecido específico y barras de techo cromadas El 3008 cuenta, entre otros elementos, con el paquete exterior «Look Adventure» y está disponible por 18.200 €.



Super equipados

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

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

Main table listing various car models, their prices, consumption, and power. The table is organized into multiple columns for readability.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include BMW models like Q5 2.0TDI 177CV quattro S tronic Advanced ed 5p.

Bentley section table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include Continental GT models.

TALLERES EXCELENTES. Los talleres de confianza de «Red One» son 65 establecimientos en los que los clientes de las marcas del grupo asegurador (Génesis, Regal y Liberty) disfrutaron de ventajas exclusivas.

Estiloso y atrevido up!

El pequeño utilitario de VW cuenta con una variante más joven y desenfadada, que se llama Street up! y supone 1.040 euros más que el High up!

Lo distingue la decoración 'Street' (adhesivos identificadores en las puertas y cristales oscurecidos) y las llantas de 16 pulgadas tipo Upsilon...



del cambio, marcan la diferencia, mientras aire acondicionado y radio CD aseguran el confort.

Por 1.040€ más

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include various models from Citroën, Dacia, and others.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a large image of a car and the text 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' Includes a website URL and phone number.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D GRAND C4 PICASSO BlueHD1 150 Airream, D DUSTER Laureate TCE 125 Sp, G DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p, etc.

Dacia logo and contact information: Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufoc, 81 28023 Madrid. Teléfono: 900 333300.

Continuation of car listings from Dacia, including models like D SANDERO Ambiance dCi 75 Sp, D SANDERO Laureate dCi 75 Sp, D SANDERO Laureate dCi 90 Sp, etc.

Ferrari logo and contact information: Importador: Ferrari Motor Sport S.A., C/Carrión, 51 28046 Madrid. Teléfono: 91 581 95 80.

Continuation of car listings from Ferrari, including models like G 458 Italia 2p, G 458 Spider 2p, G CALIFORNIA T-plazas 2p, etc.

Fiat logo and contact information: Importador: Fiat Auto España S.A., Carretera de Barcelona, kilómetro 27,001, 28084 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 653 70 70.

Continuation of car listings from Fiat, including models like D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult 2p, D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge 2p, etc.

KIA Mejor programa de 'Okasión'

El lanzamiento del programa Kia Okasión llega con mejoras, como la garantía, que oscila entre tres y seis años y sólo ofrece la



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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D ECOSPORT 1.5 TDCI 90cv Trend Sp, G ECOSPORT 1.0 EcoBoost 125cv Titanium Sp, etc.

marca coreana en el mercado del vehículo de ocasión. Pero además, todas las unidades del programa han superado una rigurosa inspección de 105 puntos vitales y cuentan con asistencia en carretera 24 Horas y garantía de cambio del vehículo. Ahora la novedad es una financiación especial, que ofrece Kia Finance y llega con una promoción de descuento adicional que, según las condiciones acordadas en cada modelo, puede alcanzar los 1.300 euros.

INFINITI El Q50 aprovecha el PIVE

A pesar de ser una berlina deportiva premium y contar con 170 caballos, el Q50 impulsado por el 2.2 de cuatro cilindros diésel entra dentro de los requisitos que se exigen para beneficiarse de las ayudas a la renovación del parque. Su consumo homologado de cuatro litros y unas emisiones de 114 gramos de CO2 por kilómetro lo acreditan. Con PIVE y la financiación especial que lo beneficia, la edición limitada primer aniversario del modelo japonés está al alcance de los interesados desde 26.990 euros.



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

Continuation of car listings from Infiniti, including models like D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium, D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titan. S Sportb., etc.

Continuation of car listings from Infiniti, including models like G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto Start-Stop Trend Sp, G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Edition Sp, etc.

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 Honda, Infiniti, and Jaguar.

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 Kia, Lada, Lamborghini, Jeep, and Land Rover.

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 Mazda and Lexus.

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). Lists various car models and their specifications.

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

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

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like ALHAMBRA 2.0 TDI, RAPID 1.6 TDI, and OCTAVIA Combi.

SKODA Skoda logo and contact information for importador Volkswagen Audi España S.A.

Continuation of car listings from the first table, including models like CITIGO 1.0 MPI, FABIA 1.4 TDI, and ROOMSTER.

Continuation of car listings from the first table, including models like RAPID 1.6 TDI, RAPID 1.6 TDI, and RAPID 1.6 TDI.

Continuation of car listings from the first table, including models like RAPID 1.6 TDI, RAPID 1.6 TDI, and RAPID 1.6 TDI.

Continuation of car listings from the first table, including models like OCTAVIA Combi 1.4 TSI, SUPERB Combi 1.8 TSI, and OCTAVIA 2.0 TDI.

Continuation of car listings from the first table, including models like SUPERB Combi 1.8 TSI, SUPERB Combi 2.0 TSI, and OCTAVIA Combi 1.4 TSI.

AHORRO Y TURISMO

Cambiar los neumáticos esta primavera y hacerlo antes del 20 de abril tiene doble regalo con Goodyear. La promoción, disponible en www.goodyear.es, contempla hasta cien euros de carburante y la participación en un sorteo para viajar cuatro personas a Florida a ver una carrera de la Nascar y visitar Disneyworld.



PEUGEOT Exclusivo 3008 Crossway

El 'crossover' francés se actualiza con más equipamiento tecnológico, diseño exclusivo y opciones de personalización en la serie especial Crossway. Parte del acabado Allure, el nivel superior, e incluye detector de obstáculos trasero y delantero, cámara de visión trasera, asientos en cuero alcántara especial

Crossway, embellecedores de umbral de puertas y logotipos identificativos. Está disponible en cuatro versiones (todas cumplen la norma Euro6), que integran el gasolina 1.2 PureTech de 130 caballos y Start&Stop (23.600 €) y los diésel BlueHDI 1.6 de 120 caballos, con caja manual y automática con convertidor de par EAT6, y 2.0 de 150 caballos.

Desde 23.600€



Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like FORTWO Coupé, OUTBACK 2.0 TD, ALFA ROMEO 159, GOLF 7, CITROËN C4, etc.

Smart

Importador/Importadora: Mercedes-Benz España S.A. Avda de Bruselas, 30. 28100 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914846000. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de concesionarios: 39 puntos de venta. Web: www.smart.com

Table of Smart car models including BRZ 2.0R Auto, BRZ 2.0R Auto Sport, and FORTWO Cabrio CDI.

Subaru

Importador: Subaru España S.A. C/ Montañabán 5 P'ha 2804 Madrid. Teléfono: 913692890. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de post-venta: 60 puntos de asistencia a los clientes. Exporta: Web: www.subaru.es

Table of Subaru car models including BRZ 2.0R Auto, BRZ 2.0R Auto Sport, and FORTWO Cabrio CDI.

Tata

Importador: NAVEET Automoción S.L. C/ Górgolas 13 Polígono Industrial de Europa, 28232 La Cañada, Madrid. Teléfono: 91408132. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de post-venta: 120 puntos de asistencia a los clientes en toda España. Web: www.tata-motor.es

Table of Tata car models including INDICA 1.3 Diésel, INDICA 1.3 Diésel 95cv, and INDICA 1.4 75cv High Sp.

Volkswagen

Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España S.A. C/ de Saba, 2. Edificio Gemini P11 Mas Blau 08020 Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 934 028942. Garantía: 3 años sin límite de km. Red de concesionarios: 61. Web: www.volkswagen.es

Table of Volkswagen car models including UP Highup! 1.0 60CV 3p, UP Highup! 1.0 60CV ASG 3p, and UP Highup! 1.0 75CV 3p.



CONDUCCIÓN EFICIENTE Y TURBOCOMPRESOR

Ángela Suárez

Llevo años tratando de realizar una conducción lo más eficiente posible y parece que la cosa me ha salido cara. Resulta que en el taller me dicen que tengo que cambiar el turbo de mi VW Golf 1.9 TDI precisamente por ese motivo, por intentar consumir lo menos posible. Sólo tiene 114.000 kilómetros. ¿Es posible eso? La verdad es que me cuesta creerlo. ¿Qué piensan ustedes?

RESPUESTA

Pues mucho nos tememos que sí puede ser el motivo de que tengas que cambiar el turbo de tu Volkswagen Golf 1.9 TDI de 105 caballos. Cuando realizamos una conducción lo más eficiente posible sobre todo en ciudad, es decir, cambiando sobre las 1.500 vueltas, puede darse el caso de que el turbocompresor sufra por un motivo: la bomba de aceite no tiene la suficiente presión como para lubricar con eficacia al turbocompresor. Y este elemento sin una perfecta lubricación está condenado a deteriorarse.

Nos comentas que tienes que cambiar el turbo (alrededor de mil euros de avería) pero puede darse el caso de que los álabes salgan disparados como proyectiles y afecten al motor, resultando una reparación mucho más costosa en cualquier caso.

En definitiva, no es lo habitual pero sí que puede darse el caso.



MISMA POTENCIA CON DOS O TRES MOTORES

Pedro González

He leído con atención información relativa al nuevo Lexus NX300h, un modelo que realmente me gusta y me interesa. Sin embargo, hay un aspecto que no me ha quedado claro del todo. Tengo entendido que hay versiones con dos motores y otras con tres, dependiendo del sistema de tracción, pero en ambos casos no veo que haya diferencia de potencia. ¿Es realmente así o hay algo que no he entendido bien? Muchas gracias.

RESPUESTA

Te alabamos el buen gusto porque el Lexus NX300h es un vehículo sumamente atractivo en muchos aspectos. Y aunque te refieres a la variante híbrida 300h, aprovechamos para decirte que finalmente la versión turboalimentada de gasolina no se comercializará en nuestro mercado.

Dicho esto, trataremos de aclararte tu consulta. Es cierto que el 300h ofrece dos variantes, una con tracción delantera y otra con tracción total. En ambos casos la potencia total del sistema híbrido arroja 197 caballos. Lo curioso, como bien comentas, es que las variantes 4x2 apuestan por un motor de gasolina de 2,5 litros V6 que rinde 155 caballos y un segundo eléctrico que se sitúa en el eje delantero y que ofrece 143 caballos. Si se ponen a trabajar en conjunto suman los mencionados 197 caballos y siempre actúan sobre las ruedas delanteras.

Por su parte, las versiones 4x4 heredan todo esto, pero añaden un tercer propulsor, también eléctrico que se sitúa en el eje trasero y que arroja una potencia de 68 caballos. Este último es el encargado de dotar de tracción total al vehículo, y sin una conexión física entre ambos ejes, pero esos 68 CV extras no aumentan la potencia del conjunto, que se mantiene en los mencionados 197 caballos.

Por lo tanto, en este vehículo la incorporación de dos o tres motores influye tan sólo en el sistema de tracción, pero no en la potencia y tampoco en las prestaciones, ya que en todas las versiones la velocidad máxima y la aceleración 0-100 km/h es la misma, con 180 kilómetros por hora y 9,2 segundos, respectivamente. Sí que varía levemente el consumo, entre los 5,0 litros que ha homologado la versión ECO 4x2 y los 5,2 del 4x4

dañado también los discos y tendrás que sustituirlos. En cuanto al precio de sustituir las pastillas no nos parece caro, si hablamos de una sustitución de garantías. En un concesionario la operación ronda los 130 euros.

INFINITI Q70, MÁS MALETERO EN EL GASOLINA QUE EN EL DIÉSEL

Jesús Vega

Según lo cuentas parece una equivocación de los datos técnicos

proporcionados por la marca, pero en realidad tiene su explicación. Es cierto que si compruebas los datos de capacidad del maletero de Infiniti Q70 verás que el volumen en la versión de gasolina es de 500 litros, mientras que en el diésel sólo alcanza 450. El motivo es que esta última versión necesita el apoyo de una batería con mayor capacidad, por lo tanto más grande y no cabe en el vano motor. Por eso se instala en el maletero, reduciendo la capacidad de carga en 50 litros.

► 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

SUSTITUIR LAS PASTILLAS DE LOS FRENOS DELANTEROS

Carlos Socuellamos

Si notas desde hace tiempo que al frenar tu vehículo ha perdido eficacia y, además, escuchas un sonido metálico y hasta alguna vibración ten pon seguro que no te han engañado y debes cambiar cuanto antes las pastillas de los frenos. No nos dices los kilómetros que tiene tu Nissan Qashqai 1.5 dCi pero si además notas algún temblor y chirrían quizás hayas

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ OCURRIRÍA SI EN UN VEHÍCULO VIAJAN MÁS PERSONAS DE LAS PLAZAS AUTORIZADAS?

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tengan autorizadas. En los vehículos de servicio público y en los autobuses, el número de plazas deberá estar señalado en placas colocadas en su interior.

Precisamente, la ocupación excesiva del vehículo, será considerada una infracción grave siempre que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

Por tanto, en el caso de que se sobrepase el número de plazas permitidas en un vehículo, el conductor podrá ser sancionado, en función del número de plazas y del porcentaje del exceso, con multa de 100 ó 200 euros. Además el vehículo podría ser inmovilizado en el caso de que, efectivamente, ese exceso suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas.

No obstante, más que las posibles sanciones como infracción a la normativa de tráfico, habría que prestar especial atención a lo que estableciesen las condiciones de la póliza del seguro, ya que en caso de accidente podrían generarse problemas si la ocupación del vehículo fuese excesiva.

BUENA PREGUNTA

DEBEN ESTAR PERFECTAMENTE SEÑALIZADAS POR LOS RESPECTIVOS AYUNTAMIENTOS

¿Es cierto que algunas calles del centro de la ciudad pueden estar restringidas al tráfico de determinados vehículos?

RESPUESTA

Cada vez está siendo más habitual que, en especial, las grandes ciudades restrinjan el tráfico rodado por sus calles más céntricas. Evidentemente, como no pueden restringir la circulación a todos los conductores, puesto que algunos viven y tienen sus garajes en dichas calles, lo que hacen es autorizar el uso para aquellos que tengan una justificación y prohibir ese uso al resto.

Como siempre que la cuestión se refiere a la regulación del tráfico en un municipio o en una ciudad, tenemos que tener en cuenta lo establecido en las ordenanzas municipales que, como hemos indicado en otras ocasiones, precisamente se elaboran por los ayuntamientos para regular el tráfico en sus calles y son públicas para que todos los usuarios las puedan conocer.

En este sentido, lo normal será que, para poder transitar por las calles restringidas a la circulación, se tenga que disponer de una autorización previa que concederá el ayuntamiento a aquellos interesados que la soliciten, siempre teniendo en cuenta que tengan su vivienda en dichas calles, que tengan un negocio en las mismas, que sean vehículos comerciales de reparto de mercancías o, cualquier otra circunstancia que la ordenanza pueda prever, por ejemplo el acceso a un hotel ubicado en

la zona o a un parking público. En estos últimos casos siempre se recomienda guardar la factura correspondiente, bien del hotel o del parking, donde conste la matrícula del vehículo, por si fuera necesario acreditar que se accedió por ese motivo.

Algunos ayuntamientos, como por ejemplo el de Madrid, establecen que el acceso de vehículos no autorizados que deban acceder a estas zonas y por su naturaleza o urgencia, no puedan solicitar la autorización previa, la puedan solicitar hasta las 48 horas después de haberse realizado.

El acceso a dichas calles estará debidamente señalado y los ayuntamientos lo que suelen hacer es colocar cámaras de vigilancia que grabarán la matrícula del vehículo que accede a esas calles, confrontando con sus bases de datos si dicho vehículo tiene autorización o no; y para el caso de no tenerla, emitirá la correspondiente denuncia, que dirigirá al propietario del vehículo, bien para que identifique al conductor si fue otra persona, o bien para que abone la multa o formule alegaciones.



HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - Vigilancia de multas de tráfico.

- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

7 COCHES A PRUEBA, LOS 6 COMPACTOS Y EL VOLVO MÁS GRANDE



Rover 216 contra todos

Un modelo británico, el Rover 216, con ese toque especial, mezcla de clasicismo y elegancia habitual en los coches de aquel país quería dar la batalla en el segmento de los modelos compactos. Por ello, Motor16 calibraba sus opciones frente a rivales de la talla del Fiat Tipo, Ford Escort, Opel Kadett, Peugeot 309 y Renault 19.

El Mercado Único Europeo era un concepto que, en 1990 se manejaba con mucha asiduidad, como si fuera a cambiar la reglas del consumo en Europa. En el terreno del automóvil, tres años antes de su entrada en vigor, Motor16 repasaba las diferencias de precios de coches en los diferentes mercados

europeos, para saber cuánto debían converger en ese tiempo. Y se constataba que, lejos de acercarse, los precios se iban ensanchando más entre los países de la Unión. En esta semana en Motor16 se iniciaba un viaje por la geografía española a bordo de un Alfa 33 con el que pretendíamos descubrir y car-

tografiar, todos los rincones de la península. Las primeras etapas de este viajes recorrían las tierras de Galicia en la impresionante Costa de la Muerte. Ese viaje iba a dar como resultado un mapa de España con carreteras, hoteles, restaurantes, lugares de interés turístico...

La prueba de la semana tenía como protagonista al modelo más grande de Volvo, el 740 Turbo 16V, un sedán al que se le había retocado el eje trasero para mejorar su comportamiento y que contaba con un nuevo motor multiválvulas de 200 caballos con un funcionamiento enérgico. Entre las virtudes de este sueco de más de 5 millones de pesetas, destacaba la potencia, las prestaciones y el comportamiento, mientras que en el debe se anotaban un consumo elevado, un maletero escaso para el tamaño del coche y un equipamiento mejorable.

En la prueba comparativa, el nuevo Rover 216, un compacto británico de estilo clásico, se enfrentaba a los modelos más populares del segmento de los compactos: Fiat Tipo, Ford Escort, Opel Kadett, Peugeot 309 y Renault 19. Se trataba de variantes de gasolina con potencias que rondaban los 90 caballos. El Rover destacaba por sus aportaciones tecnológicas y por un precio competitivo. Del Ford Escort, próximo a su reemplazo, se destacaba el mejor precio de todos los comparados. En cuanto al Fiat Tipo, se caracterizaba por ofrecer la mayor habitabilidad del sexteto comparado. El consumo más ajustado era el gran valor del Opel Kadett, mientras que el Peugeot 309 brillaba por ofrecer las mejores prestaciones y el Renault 19 el mejor acabado de

Nº 336

31 MARZO 1990

La portada



La portada de la semana mostraba una aproximación a lo que sería la evolución del Opel Kadett, el superventas de la firma alemana. Junto a él, la comparativa y la primera entrega de la guía de España con Alfa Romeo.

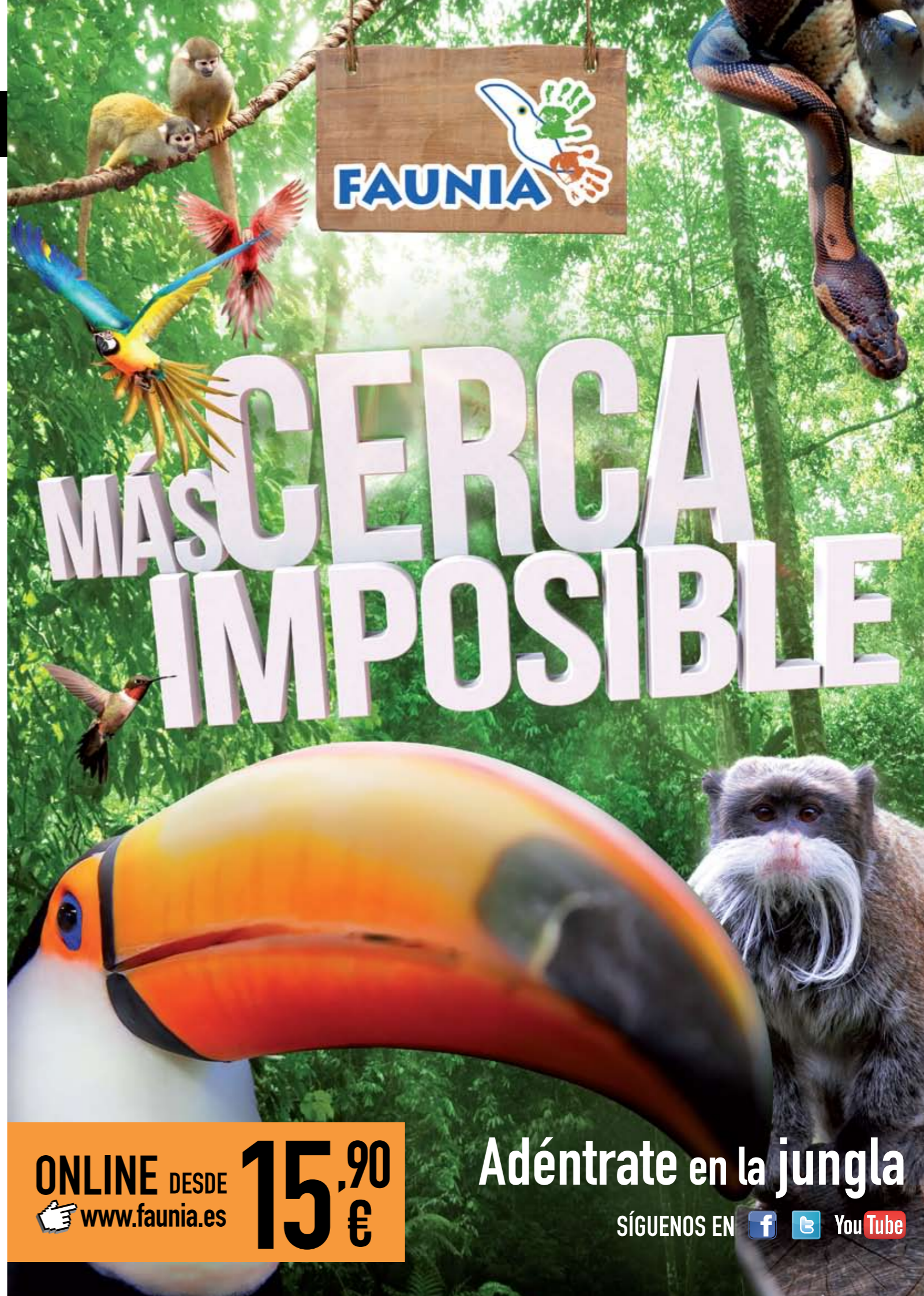
los seis. En definitiva, sin un ganador claro, todos ofrecían argumentos interesantes para ganarse el favor del público.

Entre las novedades de la semana, el 'hermano japonés' del Rover 216, el Honda Concerto, un modelo nacido de la colaboración entre las dos marcas y que ofrecía tecnología a raudales.

En el deporte, comenzaba el Mundial de Motos con el GP de Japón, donde los españoles nos conformábamos con el segundo puesto de Cardús en 250.

Y en cuanto a la Fórmula 1 el GP de Brasil veía la victoria de Alain Prost con Ferrari, por delante de Gerhard Berger y su rival enconado, el brasileño Ayrton Senna.

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



ONLINE DESDE **15,90 €**
www.faunia.es

Adéntrate en la jungla

SÍGUENOS EN



NUEVO CIVIC

CONECTA TUS EMOCIONES



NUEVO CIVIC DESDE 15.500 €

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda Civic 5 Puertas 1.4 i-VTEC Comfort: 15.500 € incluyendo IVA, transporte, impuesto de matriculación, aportación del Concesionario y marca, sobretasación por usado (antigüedad mínima de 3 meses) y Plan PIVE. Oferta sujeta a financiación de un importe mínimo de 7.000 € a un plazo mínimo de 24 meses a través de Honda Bank GmbH S.E. Consulte condiciones en su Concesionario. Sujeta a aprobación de la entidad financiera. 5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales a consultar a través de la Red de Concesionarios Oficiales Honda. Pintura metalizada y gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida este mes. www.honda.es. Consumo mixto (l/100 km): 3,6 - 6,6. Emisiones CO₂ (g/km): 94 - 155.

TYR.201 SPT.182 TRR.078

POD 0315   

HONDA
Honda Motor Company

5
Años de
Garantía

PIVE 7
Plan PIVE

HONDA
The Power of Dreams