

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

PRUEBA: SEAT LEÓN  
X-PERIENCE 2.0 TDI 184 DSG  
EL FAMILIAR TOTAL



**Al volante:** El Jaguar XE frente a todos sus rivales

**Al volante:** BMW Serie 2 Gran Tourer



Nº1.641  
Del 5 al 11 de mayo de 2015

## 6 NUEVOS MODELOS

**Coupé** ▼

# Llegan los VW Golf más fascinantes

**R420** ▶



**Comparativa**

1966

2015



# 50 años de Mercedes familiares 230 S Universal frente a C220 BlueTec

Dónde guardes la llave, es cosa tuya.



## NUEVO FORD ECOSPORT

### ➤ Apertura y Arranque Sin Llave

Abre las puertas y empieza a conducir en un instante gracias a la Apertura y Arranque Sin Llave. Los sensores inteligentes detectan cuándo la llave está cerca, no importa dónde hayas decidido guardarla.

Desde 12.990€



Go Further

Gama Ford EcoSport consumo medio combinado de 4,6 a 6,3 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 120 a 149 g/km.

EcoSport Trend 5 puertas 1.5 Ti-VCT 110cv con paquete Audio SYNC, Llantas de aleación de 16" y Raíles de techo. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. Promocional, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit EcoSport" permanencia mín. 36 meses Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.

entre nosotros



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## La marcha de Piëch

Parece que el legendario ingeniero no ha medido bien sus fuerzas frente a Winterkorn; y eso ha provocado su salida de Volkswagen

He leído con interés todo lo referente al enfrentamiento entre el ya ex presidente del Consejo de Administración de Volkswagen, Ferdinand Piëch y el consejero delegado de la compañía, Martin Winterkorn, y me parece que en esta ocasión el mítico ingeniero no calculó bien sus fuerzas. Espero equivocarme pero entiendo que en los tiempos que corren, las luchas e intrigas por el poder no suelen traer buenas consecuencias. Especialmente si hablamos de los dos primeros espadas del segundo grupo automovilista del mundo, por detrás de Toyota y delante de General Motors. Resulta difícil entender cómo Piëch, patriarca de la industria automovilística alemana y nieto de Ferdinand Porsche (creador del Escarabajo), y siempre vencedor de numerosas batallas en la compañía, termine dimitiendo de los órganos de control, antes de que le echen. Tampoco parece lógica la puesta en cuestión de un consejero delegado considerado hasta ahora hijo adoptivo del primero y que bajo su mandato aumentó de ocho a 12 las marcas del grupo y duplicó las plantas de producción, fabricando 10,2 millones de vehículos el año pasado. De la misma forma que la facturación ha subido un 92 por ciento desde 2007 hasta los 202.000 millones de euros y un beneficio neto en 2014 de 10.800 millones de euros.

Lo que no quita y aquí debe estar el leitmotiv de la movida, para que Winterkorn tenga que hacer un recorte de gastos de 5.000 millones de euros en Volkswagen antes de 2017, además de potenciar unas ventas en EE.UU que están por debajo de la media del mercado. Aunque la posible clave de todo esto está en un Piëch acostumbrado a imponer sus ideas y decisiones durante los últimos 20 años y en esta ocasión le ha salido mal. Algo con lo que no contaba este brillante ingeniero, respetado y temido por todos sus subordinados. De hecho, tanto el Lander de Baja Sajonia como los sindicatos le han dado la espalda y apoyan a su antiguo protegido. Debe ser por eso que hay quien cree en Volkswagen que la sombra de Piëch es alargada y esta fallida maniobra de colocar a su mujer en su puesto tras la jubilación va a tener consecuencias. Aunque también son muchos los que piensan que para bien o para mal, los años no pasan en balde.

visto en internet



Si quieres participar en la VW Think Blue Challenge 2015 con Motor16 entra en...  
[www.m16.in/1624](http://www.m16.in/1624)

## CON MOTOR16 A LA VW THINK BLUE CHALLENGE 2015

La Volkswagen Think Blue Challenge 2015 es una competición internacional que pretende fomentar hábitos de conducción eficiente y encontrar al mejor conductor Think Blue. Una competición que se celebrará el 20 y 21 de mayo en Navarra y en la que participarán 12 conductores. El ganador representará a España en la Final Mundial Think Blue. World Championship, en una aventura increíble desde San Francisco a Los Angeles.

Motor16 elige a uno de los 12 participantes en la final española, para poder luchar por ser quien represente a España en noviembre, en Los Ángeles. Si quieres intentarlo sólo tienes que rellenar el formulario, contestar las preguntas y esperar a ser el elegido.

Los participantes estarán acompañados por un representante de la revista, con el que deberán realizar una serie de pruebas relacionadas con la eficiencia y recibirán diferentes puntuaciones. El objetivo de las pruebas que se realizan consiste en conducir a lo largo de un trayecto especificado de un modo que emita la menor cantidad de CO<sub>2</sub> y consuma la menor cantidad de combustible posible.

El ganador de esta competición nacional, podrá representar a España en la final mundial: Think Blue. World Championship 2015, donde se enfrentará a los finalistas del resto de países participantes en una gran competición por EEUU, con un recorrido desde San Francisco hasta Los Angeles.

no te lo pierdas

## GUERRA EN LAS BERLINAS

Aunque el segmento de las berlinas no viva su mejor momento, entre las marcas 'premium' sigue siendo un acontecimiento cada nuevo lanzamiento. Y eso ocurre ahora, con la llegada del Jaguar XE, un modelo que hemos podido probar en el circuito de Navarra, que pone en guardia a todos sus rivales, tengan el origen que tengan. Hemos comparado algunas de las características de los rivales que se va a encontrar el modelo inglés para valorar sus posibilidades en la nueva batalla que se plantea entre las berlinas 'premium'.



Síguenos en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16



QUÉ PASA

6  
BMW SERIE 7

Casi a punto

La firma bávara oculta todavía el aspecto definitivo de la siguiente generación de su Serie 7, pero ha hecho públicas varias imágenes que muestran las últimas pruebas

realizadas y, sobre todo, informa sobre la tecnología empleada, que encierra algunas sorpresas.

EN PORTADA

8  
LOS VW GOLF QUE VIENEN

Larga vida al rey

La historia de éxitos del Volkswagen Golf seguirá escribiéndose a base de nuevas carrocerías y exclusivas versiones que la marca alemana lanzará en breve al mercado.

12  
VW GOLF VARIANT GTD

A toda máquina

Por primera vez hay un Volkswagen Golf Variant GTD. Motor diésel de 184 caballos de prestaciones fulgurantes y contenido gasto, comportamiento de deportivo y versátil para toda la familia. La espera ha merecido la pena.

CUATRO RUEDAS

16  
JAGUAR XE

Expansión lógica

El XE nace con los ingredientes exigibles a un Jaguar, como tecnología avanzada, dinamismo, buenas prestaciones hasta en la versión más económica o un equipamiento muy completo y personalizable a base de accesorios y opciones. Tras probar gran parte de la gama nos parece una alternativa de compra a tener muy en cuenta.



CUATRO RUEDAS

30

SEAT LEÓN X-PERIENCE 2.0 TDI 184 DSG

Aventura total

Si el Cupra de 280 CV es 'lo más de lo más' en deportividad dentro de la gama León, esta vez probamos 'lo más de lo más' en versatilidad, pues el X-Perience asocia la carrocería familiar ST a la tracción total 4Drive y a una altura libre 27 milímetros mayor para circular por caminos.

18

RIVALES DEL JAGUAR XE

Oferta creciente

El XE se mete de lleno en la pugna con berlinas 'premium' alemanas de gran aceptación en Europa, y con tres marcas que cotizan al alza: Infiniti, Lexus y Volvo. Pero la firma británica ha hecho un buen trabajo, y por consumo, tecnología o deportividad su nuevo sedán figura ya entre las referencias del segmento.

22

MERCEDES 230 S UNIVERSAL FRENTE A C220 BLUETEC ESTATE

Familiares con estrella

Recuperar uno de los primeros familiares que comercializó Mercedes y restaurarlo hasta dejarlo casi como recién salido de fábrica tiene un mérito increíble. Nosotros hemos podido conducir este 230 S Universal y compararlo con el familiar más moderno de la marca de la estrella.



CUATRO RUEDAS

20

BMW SERIE 2 GRAN TOURER

La familia según BMW

Parece que BMW le ha cogido el gusto a las carrocerías monovolumne y la segunda 'entrega' es este modelo que ofrece hasta siete plazas en un interior realmente práctico, amplio y modulable. Su excelente chasis, la eficiente gama de motores y su equipamiento completan el atractivo de un modelo que ofrece una gama de motores de hasta 192 caballos de potencia.



DE CARRERAS

38  
FÓRMULA 1

Cuenta atrás para Alonso

Descubrir la posición de McLaren y Alonso en esta nueva fase de la temporada será uno de los alicientes del GP de España, como también el debut de Carlos Sainz y Roberto Merhi ante su público.

42

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	16
La semana	34
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	18
BMW	6, 18, 20
INFINITI	18
JAGUAR	16
LEXUS	18
MERCEDES	18, 22
SEAT	30
VOLKSWAGEN	12
VOLVO	18

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

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

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

Colaboradores:  
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
Publicidad:  
publicidad@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361  
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:  
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.  
28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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



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.



◀◀ La futura Serie 7 reduce el peso 130 kilos frente al coche actual. Entre las claves, su jaula 'Carbon Core' de CFRP, que es plástico reforzado con fibra de carbono.



y que cambiará de marchas en función de informaciones del navegador.

La amortiguación neumática y el control dinámico de la suspensión serán de serie, y en opción se ofrecerán versiones mejoradas de la dirección integral activa y la suspensión activa Dynamic Drive, que monta barras estabilizadoras de accionamiento electromecánico. Además, el selector de reglaje personalizado Driving Experience Control incluye por vez primera el modo Adaptive, que varía automáticamente el reglaje según el estilo de conducción o el trazado de la carretera, eligiendo características más deportivas si el cambio está en el programa S.

El nuevo BMW Serie 7 será desvelado definitivamente este verano, justo antes del Salón de Fráncfort.

▲ La instrumentación es configurable, tanto en diseño como en la información ofrecida. Y el sistema iDrive evoluciona.



▲ Estreno mundial del control mediante gestos, que gracias a un sensor 3D percibe el tipo de movimiento que realizamos con la mano.

## Más ligero y con tecnologías inéditas BMW se vuelca en el desarrollo de su Serie 7

La firma bávara oculta todavía el aspecto definitivo de la siguiente generación de su Serie 7, pero ha hecho públicas varias imágenes que muestran las últimas pruebas realizadas y, sobre todo, informa sobre la tecnología empleada, que encierra algunas sorpresas. En el caso de la carrocería, la filosofía BMW EfficientLightweight se traduce en un ahorro de 130 kilos, gracias por ejemplo a la arquitectura Carbon Core, basada en la utilización

masiva de plástico CFRP en la jaula del habitáculo. Asimismo, BMW anuncia que estrenará un nuevo motor de gasolina de seis cilindros en

línea que llevará al extremo las soluciones TwinPower Turbo y se asociará a una transmisión Steptronic optimizada, con más eficiencia



▶▶ El Driving Assistant incluye sistemas nuevos, como la prevención de colisiones por detrás o la alerta por tráfico lateral. Y el conductor podrá aparcar a distancia usando una llave con display.



### CAMBIOS EN LA GAMA DEL MERCEDES SLK

La firma de la estrella acepta pedidos de la gama SLK 2015, que estrena motores y transmisiones, y mejora la eficiencia. Es el caso del SLK 250d, con un diésel de 204 CV y 51 mkg que acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos y gasta ahora 0,4 l/100 km menos, pues homologa 4,4 litros. Y como alternativas de gasolina se ofrecen el SLK 200 de 184 CV y 5,7 l/100 km, el SLK 300 de 245 CV y 5,8 litros, el SLK 350 de 306 CV y 7,2 litros, y el SLK 55 AMG de 421 CV y 8,4 litros.



### LA FOTO



### El Lotus Evora 400 'vuela' en Hethel

Lotus Cars ha validado su Evora 400 en el circuito británico de Hethel, y los resultados oficiales son asombrosos: el nuevo superdeportivo de la marca, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, completa el trazado en 1 minuto y 32 segundos, 6 segundos menos que el Evora S. Las claves, según Lotus, son los 55 CV extra, los 22 kilos menos de peso y la óptima tracción que permite el diferencial LSD de deslizamiento limitado.

### Motor eléctrico de 1.088 CV Así es el Concept One de Rimac Automobili

Es el espectacular coche usado por el director de carrera en el Campeonato FIA de Fórmula-E, aunque hasta hace poco no se sabía mucho más sobre el Concept One, un superdeportivo de mecánica eléctrica que la empresa croata Rimac Automobili se dispone a fabricar en cortas series. Tiene 1.088 CV y 163,3 mkg –el sistema está dividido en cuatro, para que cada rueda tenga su propio motor, su convertidor de voltaje y su sistema de transmisión–, valores que le sirven para alcanzar 100 km/h en 2,8 segundos o re-

▶ Está realizado en aluminio y fibra de carbono y tarda sólo 2,8 segundos en acelerar de 0 a 100 km/h.



◀ La batería, de 92 kWh de capacidad total, aporta energía a los cuatro motores –uno por rueda–, que totalizan 163,3 mkg de par máximo.

rada en los monoplazas de F-1 garantizan su eficacia en conducción deportiva, que Rimac resume en dos datos:

el Concept One soporta en curva una aceleración lateral de hasta 1,4 g y frena de 100 a 0 km/h en 31,5 metros.

### PARA PENSAR

# 10.000

veces seguidas abaten en Seat los asientos de sus coches como prueba.

Como parte de los ensayos de calidad, una máquina simula constantemente la entrada y salida de una persona a la fila trasera, y el abatimiento de los asientos. Durante el test, la temperatura varía entre 80 y menos 30 grados.

### EL PUNTAZO

El Concept D exhibido por Honda hace unos días en Shanghai avanza cómo será un futuro SUV de carácter 'premium' que lanzará dentro de dos años en el mercado chino.



# Larga vida al 'Rey' de los compactos

Más de 30 millones de unidades fabricadas en más de 40 años de historia son argumentos de peso para coronar al Volkswagen Golf como el compacto por antonomasia. Pero su historia seguirá escribiéndose a base de nuevas carrocerías y exclusivas versiones. Aquí te mostramos todo lo que Volkswagen se guarda en la manga respecto al Golf y que lanzará en breve al mercado.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

A principios de los años 70, Volkswagen comenzó a trabajar en el sucesor del Escarabajo, que contaba con más de 30 años de vida a sus espaldas. Se confió su

diseño a un joven Giorgetto Giugiaro, y de su lápiz salió un compacto con motor delantero y 3,7 metros de longitud, que bautizaron con el nombre de Golf.

El primer Volkswagen Golf se presentó

en el Salón de Ginebra de 1974, y en ese mismo instante nace el 'mito Golf', que perdura en la actualidad tras más de 40 años y con más de 30 millones de unidades fabricadas.



▲ La nueva carrocería del Golf será un coupé de cuatro puertas que compartirá infinidad de componentes con el Audi A3 Sedán. Rondará los 4,46 metros de largo y podría reemplazar al actual Jetta. Volkswagen tendrá un rival directo para competir con el exitoso Mercedes CLA.

En activo se encuentra la séptima generación de este compacto, cuya familia se ha multiplicado con el fin de ofrecer un Golf para cualquier necesidad.

Tres y cinco puertas, Variant o SportsVan son algunas de sus carrocerías, a las que sumamos versiones GTI, GTD, R, BlueMotion e incluso el e-Golf. Y esto es sólo el comienzo.

## R420 » El Golf más potente de la historia

En el Salón de Pekín de 2014 se presentó el Volkswagen Golf R400, que no

era más que un concept. Sin embargo, en el pasado Salón de Shanghai, un directivo del departamento de desarrollo de Volkswagen confirmó que llevarían a la realidad aquella 'bestia', pero que su nombre sería R420 y llegaría a finales de este año. Es más, aseguró que veríamos el modelo de producción en el Salón de Fráncfort, aunque en pocas semanas se celebra la famosa concentración Wörthersee y quién sabe...

Además de por una estética imponente donde no pasan desapercibidas sus llantas de 19 pulgadas, sus escapes o sus apéndices aerodinámicos fabrica-

dos en carbono, este Golf R420 llamará la atención por su mecánica, que ofrecerá nada menos que 420 CV que se extraen del motor 2.0 TSI de los actuales Golf GTI y Golf R. Hablamos de una potencia específica de 211,69 CV/litro —el récord actual de un dos litros lo tiene el Mercedes A45 AMG con 180,81 CV/litro—, y un par máximo que rondará los 50 mkg. Semejante potencial se envía a sus cuatro ruedas por medio de la tracción 4Motion con un nuevo embrague Haldex, y a través de una caja de cambios DSG con 7 relaciones. Así, no es de extrañar que este Golf R420 pueda al-



▲▶▶ El 2.0 TSI genera 120 CV más que en un Golf R y 200 CV más que en un Golf GTI. Los apéndices aerodinámicos se fabrican en carbono. El habitáculo también recibe elementos que realzan la deportividad del Golf más potente de la historia. Se optará por un cambio DSG7.



420 CV EL MOTOR 2.0 TSI GENERA 211,69 CV/LITRO Y PERMITIRÁ AL GOLF R420 ALCANZAR UNA VELOCIDAD MÁXIMA LIMITADA A 280 KM/H



## PARA EL BUEN TIEMPO Quinto Volkswagen Golf Cabrio

La sexta carrocería del actual Golf será el Cabrio, del que Volkswagen no suelta prenda. Podría seguir los pasos del Audi A3 Cabrio en lo que a diseño se refiere o mantener su actual silueta de hatchback, aunque lo que parece asegurado es que mantendrá una capota de lona de accionamiento eléctrico. Es una apuesta arriesgada, más cuando el Eos, que siempre ha presumido de su techo rígido ya ha dejado de fabricarse. Como curiosidad decir que de la segunda y de la quinta generación del Volkswagen Golf no ha existido versión descapotable. De ahí que hasta la fecha, sólo haya cuatro Golf Cabrio.



◀ El primer Golf Cabrio aparece en 1979 y lo fabricaba Karmann. Su sucesor nace en 1993.

▶ El último Golf Cabrio ya prescinde del característico arco para dar rigidez a la carrocería.

canzar una velocidad máxima de 280 km/h –limitada–, mientras que sólo necesita 3,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h.

También se habla de un precio de partida de unos 50.000 euros, 10.000 más de lo que cuesta un Golf R.

### CC » A por el Mercedes CLA

Los coupé de cuatro puertas están de moda, y la configurable plataforma MQB del Golf se puede adaptar para que en poco tiempo llegue a los concesionarios el Golf CC, un modelo que podría dejar

fuera de juego al actual Jetta. Compartiría toda la tecnología con el Audi A3 Sedán, y presentaría una longitud de 4,46 metros –20 centímetros más que un Golf y 34 menos que un CC–. Su diseño exterior será atractivo y sus puertas mantendrán los marcos, a diferencia de uno de sus rivales, el Mercedes CLA.

Como todos los Golf, el futuro CC presentará una buena amplitud interior, con cinco plazas y un maletero que rondará los 425 litros de capacidad.

No faltarán en su gama los eficientes propulsores TSI y TDI, además de lo último en seguridad activa.

### GTE » El hermano eficiente del Golf GTI

Estos días se celebra el Salón del Automóvil de Barcelona, donde Volkswagen dará a conocer el precio del segundo Golf más eficiente por detrás del eléctrico e-Golf. Hablamos del Golf GTE, una versión híbrida enchufable, también conocida como ‘plug-in’, denominación que se nos han de grabar a fuego, pues es el paso lógico antes de los eléctricos cien por cien.

Es el ‘clon’ del Audi A3 e-tron que probamos en el número anterior de Motor16 y esconde el mismo motor 1.4 TSI y el mismo motor eléctrico. Generan 150 y 102 CV respectivamente, pero cuando funcionan de forma conjunta su potencia máxima es de 204 CV y el par máximo es de 35,7 mkg. Cuenta con una caja de cambios DSG de 6 velocidades

▼ Los gráficos del navegador y el potenciómetro son exclusivos para estos eficientes GTE.



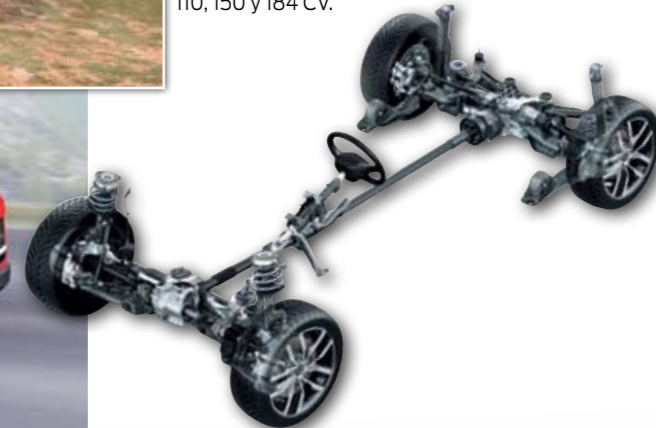
▶▶ 3 horas y 45 minutos necesita para cargar su batería de ión-litio. Su posición reduce el maletero de 380 a 272 litros, y el depósito de gasolina se queda en 40 litros. El sistema eléctrico incrementa el peso del Golf GTE en 154 kilos respecto a un Golf 1.4 TSI.



▲ Los híbridos enchufables son el futuro más presente.



▲◀ Todos los Golf Alltrack tienen tracción total 4Motion con el embrague Haldex, pero podrían llegar versiones de tracción delantera con un precio más atractivo. Para evitar roces, su carrocería estrena protecciones plásticas y sus bajos se han carenado, además de que la suspensión gana algún centímetro extra. Todos los propulsores son TDI con 110, 150 y 184 CV.



des y sus prestaciones son equiparables a las de un Golf GTI, pues acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y puede alcanzar los 222 km/h. Todo ello combinado con un consumo medio de sólo 1,5 l/100 km, pues este Golf GTE es capaz de circular hasta 50 kilómetros sólo impulsado por la energía de su batería de ión-litio, que reduce el maletero de 380 a 272 litros de capacidad. Esta batería se carga en un enchufe doméstico y cuando se agota, el Golf GTE comienza a funcionar como un híbrido convencional.

También sucede esto último si seleccionamos el modo Hybrid Auto, aunque

propone los programas de funcionamiento E-Mode –eléctrico total que limita su velocidad máxima a 130 km/h–, Battery Hold –reserva energía para ser consumida más tarde–, Battery Charge –utiliza el 1.4 TSI como generador– y GTE, donde combina sus dos motores para ofrecer lo mejor de sí mismo en cuanto a prestaciones.

Estéticamente el Golf GTE recibe pequeñas pinceladas exclusivas, como los detalles exteriores en azul, las luces diurnas LED o en su interior, donde hay un potenciómetro y un cuadro de instrumentos donde visualizar el estado del sistema híbrido en tiempo real.

### ALLTRACK » Un Golf vestido para la aventura

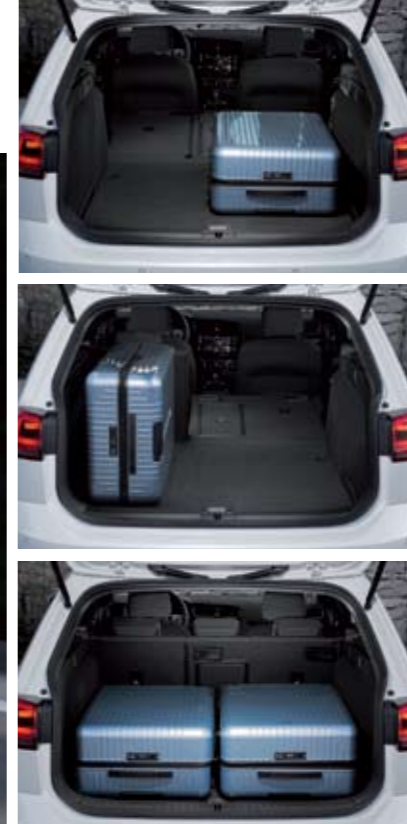
En breve estará en los concesionarios el Golf más aventurero de la historia, siempre que dejemos a un lado el Golf Country, una versión de la segunda generación que contaba con una gran altura libre al suelo y tracción total Syncro. El Golf Alltrack toma la carrocería Variant y añade molduras protectoras, suspensión elevada... Pero también tiene tracción total 4Motion, por lo que sumando todo, ofrece garantías para afrontar excursiones off-road.

No pierde capacidad de maletero, con 605 litros y sólo está disponible con motores TDI de 110, 150 y 184 CV. El Golf Alltrack más económico tiene un precio de partida de 31.550 euros.





Si quieres saber más del VW Golf Variant GTD entra en...  
[www.m16.in/1587](http://www.m16.in/1587)



PRECIO DESDE **33.710 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES:  
**115/125 GR/KM**  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:  
**0 ó 4,75%**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

Comportamiento y rendimiento del motor. Prestaciones. Consumo contenido. Calidad de acabado. Cambio DSG con levas. Maletero

EN CONTRA

Rueda de repuesto de emergencia. Start & Stop de funcionamiento brusco. La versión DSG paga impuesto de matriculación

# A toda máquina

Javier Montoya | [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Viendo cómo los tiempos cambian y cómo lo que hace unos años era intocable ahora se puede, cuando menos, discutir, en Volkswagen han optado por no creerse nada a pies juntillas y poner en duda todo lo anterior. Valga toda esta perorata para explicar que hace unos años nadie se habría planteado un deportivo diésel y menos con carrocería familiar. Este coche tendría que haber

Por primera vez hay un Volkswagen Golf Variant GTD. Motor diésel de 184 caballos de prestaciones fulgurantes y contenido gasto, comportamiento de deportivo y versátil para toda la familia. La espera ha merecido la pena.

sido un compacto. Pero ahora todo cambia. Y el primer Golf GTD familiar ya está aquí. Ha tardado pero la espera ha merecido la pena.

Porque desde 1982 la marca

alemana ofrece versiones GTD en el Golf, pero ahora por fin ha decidido poner todas las características de esos GTD en una carrocería familiar, más versátil y no por ello menos deportiva.

El Golf Variant GTD destaca por las grandes posibilidades de su carrocería, donde llama la atención su tremendo maletero de 605 litros de capacidad y un espacio interior para los ocupantes más amplio que en los Golf normales, con más sensación de desahogo. Y si hablamos de estilo, si silueta no tiene nada que envidiar en cuanto a atractivo.

Si a esa carrocería le ponemos el punto deportivo que ofrece un motor diésel 2.0 TDI de 4 cilindros con 184 caballos de potencia que ofrece un par de 380 Nm en un rango de uso entre 1.750 y 3.250 rpm, el re-



El maletero parte de 605 litros, pero puede ampliarse a más de 1.600. El GTD ofrece seis modos de conducción, incluido uno Sport que endurece suspensión, dirección...



La clásica tapicería de cuadros en tonos grises, que han utilizado todos los GTD de la historia también aparece en el primer Variant de la familia.

ejemplo sus suspensiones, firmes pero no duras, que eliminan balanceos y dan confianza al conductor. La dirección de excelente tacto y dureza, se ajusta, también en función del modo de conducción elegido.

Pero hablábamos antes de un deportivo diésel; y en todo diésel la economía es clave. Gracias al sistema 'Stop & Start' el Golf Variant GTD homologa un consumo de sólo 4,4 l/100 km en la versión de cambio manual y 4,8 en la versión de cambio DSG. Una cifra de lo más razonable,

sultado será que obtendremos un tremendo empuje y en un alto rango de revoluciones. Con ello, el toque deportivo está asegurado. Pues además siempre parece haber una reserva de potencia esperando simplemente a que lo pidamos al pisar el acelerador.

Esa deportividad se demuestra también en un excelente chasis que cuenta con el sistema de conducción XDS+ que permite variar ciertos parámetros para que el conductor encuentre su modo ideal de conducción. Por supuesto, ofrece un modo Sport para los más dinámicos, que endurece un poco la suspensión y

la dirección y hace la respuesta del motor al acelerador más inminente.

Para controlar al gusto del conductor esa potencia del motor el Golf Variant GTD ofrece el excelente cambio DSG de seis velocidades con levas en el volante de serie para un manejo más deportivo. Pero los más puristas contarán con una variante de cambio manual con seis velocidades también muy precisa en su funcionamiento.

A la altura de estos elementos mecánicos está también el equipamiento, de claros toques deportivos: llantas de 17 pulgadas, faros bixenón, asientos

deportivos con el clásico estampado de cuadros de los GTD, volante y pomo del cambio de cuero...

Todos esos elementos, en principio, conforman un guiso apetecible, pero como el movimiento se demuestra andando, nos ponemos en carretera para comprobar todos ellos. El Golf GTD demuestra desde el minuto 1 un empuje y una respuesta inmediata. Los 184 caballos están a disposición del conductor en todo momento. Acelera como un demonio y se agarra al asfalto como una lapa. Es fulgurante; pero cómodo. Una comodidad que demuestra, por

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 184
Disposición	Del Transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	184/3.500-4.000
Par máximo/rpm	38,5/1.750-3.250
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut 6/Man 6
Frenos delanteros	Discos vent
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	225/45 R17
Peso (kg)	1.475
Long/Anch/Alt (mm)	4.596/1.799/1.467
Capacidad del depósito (l)	50
Volumen del maletero (l)	605/1.620
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Velocidad máxima km/h	229/231
Consumo mixto (l/100 km)	4,8/4,4



CON 184 CABALLOS LAS PRESTACIONES ESTÁN ASEGURADAS; Y TAMBIÉN UN CONSUMO QUE EN LA VERSIÓN MANUAL HOMOLOGA 4,4 L/100 KM

# CAMBIO DSG Y TRACCIÓN 4 MOTION SON DE SERIE EN EL VARIANT R

## VOLKSWAGEN GOLF VARIANT R Por si esto fuera poco...

Es lo que parece decir este auténtico superdeportivo disfrazado de 'inofensivo' familiar. Porque con sus 300 caballos de potencia, es capaz de propulsar a sus ocupantes hasta límites insospechados: 250 km/h de velocidad máxima, 0 a 100 km/h en 5,1 segundos... Un derroche de potencia tal que, gracias a su tracción total 4Motion, a su cambio DSG y a su embrague Haldex de 5ª generación, se puede convertir en un placer circular con él.

Porque pese a la brutalidad de sus datos, el R es manejable y cómodo; y absolutamente utilizable en el día a día como un

discreto familiar con cierto toque deportivo. Pero si se quiere —y nosotros pudimos comprobarlo en el circuito malagueño de Ascari— la fiera se despierta en un santiamén; y entonces se puede comprobar que lo que dicen las cifras es real. El Variant R acelera como una exhalación y es capaz de frenar en un palmo de terreno. Cuenta con un modo desactivable del ESC, de forma que en circuito se puede ir sin ningún tipo de ayudas electrónicas, en busca de la conducción más pura. Ofrece cinco perfiles de conducción, incluido el modo Race, pensado para circuitos. Pero en cualquier lugar, el Va-

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TSI</b>
Disposición	Del Transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	300/5.500-6.200
Par máximo/rpm	38,5/1.800-5.500
Tracción	Total 4Motion
Caja de cambios	Aut 6
Frenos delanteros	Discos vent
Frenos traseros	Discos vent
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.574
Long/Anch/Alt (mm)	4.596/1.799/1.467
Capacidad del depósito (l)	55
Volumen del maletero (l)	605/1.620
De 0 a 100 km/h (s)	5,1
Velocidad máxima km/h	250
Consumo mixto (l/100 km)	7



riant R es uno de esos modelos para disfrutar al máximo incluso circulando despacio; porque con él sabes que con sólo apretar el acelerador empieza otra historia. Una historia que, por supuesto, tiene un precio: 44.780 euros. Pero, a cambio...

▲ Deportividad pero con discreción, como es norma en Volkswagen. Los asientos son perfectos por comodidad y sujeción.



sobre todo si tenemos en cuenta que conducimos un coche capaz de alcanzar los 231 km/h y de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos.

Tampoco parecen nada desorbitados los 33.710 euros que hay que pagar por la versión de cambio manual o los 35.720 que cuesta con cambio DSG. En ambos con un pa-



▲ La silueta del primer Golf Variant GTD mezcla deportividad con capacidad y espacio para ocupantes.

quete de equipamiento es de lo más completo, incluyendo un pack de lanzamiento gratuito que añade techo panorámico, alarma antirrobo y protección antirremolque, apoyabrazos central delantero, retrovisores plegables eléctricamente, faros antiniebla LED y faros bixenón plus autodireccionables con luz diurna LED.



LA VIDA PUEDE CAMBIAR EN CUALQUIER MOMENTO.



### CITROËN C4 PICASSO.

UNA BUENA RAZÓN PARA EMPEZAR UNA FAMILIA.

De repente conoces a alguien. Te enamoras. Te quedas embrujado y sabes que esa persona estará contigo el resto de tu vida. Y partir de ahí todo viene rodado. Y equipado. Un flechazo en forma de monovolumen familiar, con todo lo que te enamora: pantalla táctil, cámara con visión 360º, motores PureTech y BlueHDi, parabrisas panorámico, Connect Box y la familia que tú quieras crear.

CITROËN C4 PICASSO PURETECH 130 SEDUCTION

- PANTALLA TÁCTIL 7"
- PARABRISAS PANORÁMICO
- CONECTIVIDAD
- 3 ASIENTOS TRASEROS INDIVIDUALES

### CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN **prefiere TOTAL** (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en [www.citroen.es](http://www.citroen.es) Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): NUEVO CITROËN C4 PICASSO: 3.8-5.8/98-134

[f](https://www.facebook.com/citroen.es) [t](https://twitter.com/citroen.es) [y](https://www.youtube.com/citroen.es) [citroen.es](http://citroen.es)

8 AÑOS  
CITROËN ASISTENCIA  
Asistencia gratuita  
en averías y accidentes<sup>(1)</sup>



No es la primera vez que la firma británica ataca en el segmento de las berlinas medias, pero sí parece su más certera ofensiva, pues el XE nace con los ingredientes exigibles a un Jaguar, como tecnología avanzada, dinamismo, buenas prestaciones hasta en la versión más económica o un equipamiento muy completo y personalizable a base de accesorios y opciones. Tras probar gran parte de la gama nos parece una alternativa de compra a tener muy en cuenta.



Si quieres saber más del Jaguar XE entra en...  
[www.m16.in/884](http://www.m16.in/884)



◀ El XE es cómodo y presume de un acabado correcto para lo que se espera de un 'premium', pero la amplitud, sobre todo atrás, no es su mayor virtud. Y la quinta plaza es incómoda.



**VARIEDAD LOS MOTORES 2.0 DE GASOLINA Y EL DIÉSEL DE 180 CV SE OFRECEN CON LOS NIVELES PURE, PRESTIGE, R-SPORT Y PORTFOLIO. PERO EL ACABADO S ES EXCLUSIVO DEL 3.0 V6**

# Expansión lógica

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Jaguar saca músculo en un 2015 que será trascendental para su futuro, pues acaba de desvelar la segunda generación del XF, anuncia para septiembre el F-Pace –un SUV de talla Audi Q5– e inicia ahora la comercialización del XE, una berlina de 4,67 metros que planta cara a la Clase C de Mercedes, la Serie 3 de BMW o el A4 de Audi. Ahí es nada. Lo de aumentar la gama hacia abajo es la mejor vía para multiplicar notablemente las ventas, pero la firma británica no quería cometer errores del pasado –léase X-Type, lanzado en 2001 y con demasiados puntos en común con el Ford Mondeo de la época– y ha hecho, partiendo de una hoja en blanco, un producto que en varios capítulos marca el paso dentro de su clase.

Hablamos, por ejemplo, de su monocasco con alto contenido en aluminio –tiene un 75

por ciento de ese metal, pesa sólo 251 kilos y contribuye a repartir masas de forma ideal–, de la suspensión delantera tomada del deportivo F-Type, del nuevo eje trasero Integral Link, de los motores Ingenium 2.0 Diesel –permiten homologar un gasto medio espectacular de 3,8 l/100 km y emisiones de 99 g/km–, del sistema de

infoentretenimiento InControl Touch con pantalla táctil de 8 pulgadas o de innovadores dispositivos de seguridad y asistencia como el airbag para peatones instalado en el capó –sólo usado hasta ahora en el Volvo V40–, el All Surface Progress Control –maximiza la tracción a muy baja velocidad para circular de forma se-

gura sobre nieve o hielo pese a no contar con tracción total– o el Head-Up Display con proyección láser a color de alto contraste sobre el parabrisas.

Si hace unos meses probábamos varias unidades de preserie en el circuito portugués de Estoril, ahora hemos tomado contacto con la gama XE definitiva, tanto en carretera como en el exigente trazado de Los Arcos (Navarra), donde sometimos a martirio al 3.0 V6 S, con su motor sobrealimentado por compresor de 340 CV que genera prestaciones de auténtico deportivo. Una versión rápida y ágil, pero tan segura y cómoda como el resto. Sin embargo, los 60.919 euros de su factura harán del XE más energético una opción minoritaria.

Muchos más serán los que apunten a las otras dos variantes probadas. Por un lado, el diésel de 180 CV, que con la caja ZF de ocho marchas como



◀ El acabado Prestige exige un extra de 2.472 euros sobre el básico Pure en los XE 2.0 Turbo de gasolina –el de 240 CV cuesta 5.000 más que el de 200 CV–, y 2.288 euros en los XE diésel.

arranque –momento en el que el mando circular de la transmisión emerge de la consola– se aprecia un retemblor, pero la sonoridad está bien contenida y no hay vibraciones. Y el comportamiento satisface, sobre todo por estabilidad en todo tipo de curvas o frenada. En cambio, la dirección tiene un tacto mejorable, a nuestro juicio.

Más suave es el 2.0 Turbo de gasolina, que probamos con 240 CV –tenemos muchas ganas de probar el de 200 CV por su precio más ‘arregladito’– y nos encantó, pues es progresivo, mueve el coche de maravilla y tiene un carácter deportivo que cuadra a la perfección en un sedán como el XE.

Entre lo peor, quizás, unas plazas traseras justitas –sobre todo la central, por culpa del túnel de transmisión– o un buen acabado pero con detalles a pulir, como los plásticos bajo el volante o las ‘bolsas’ de las puertas traseras sin el forro que sí llevan las de las delanteras.

PRECIO DE <b>37.000 A 60.919 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: DE <b>99 A 194 G/KM</b> IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>0, 4,75% ó 9,75%</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<b>+</b> Dinamismo y agrado general. Consumo de los diésel. Motores energéticos. Equipamiento y opciones.	<b>-</b> Espacio plazas traseras. Algún detalle de acabado. Tacto de la dirección. Depósito de carburante.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 200 CV	2.0 240 CV	3.0 340 CV	2.0 D 163 CV	2.0 D 180 CV
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999	1.999	2.995	1.999	1.999
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	200/5.500	240/5.500	340/6.500	163/4.000	180/4.000
Par máximo/rpm	28,6/1.750-4.000	34,7/1.750-4.000	45,9/4.500	38,8/1.750-2.500	43,9/1.750-2.500
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Man.6v. (Aut.8v.)	Man.6v. (Aut.8v.)
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R17	205/55 R17	225/45-245/40R18	205/55 R17	205/55 R17
Peso (kg)	1.530	1.535	1.665	1.474 (Aut: 1.500)	1.550 (Aut: 1.565)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416
Capacidad del depósito (l)	63	63	63	47	56
Volumen del maletero (l)	450	450	450	450	450
De 0 a 100 km/h (s)	7,7	6,8	5,1	8,4 (Aut: 8,2)	7,8
Velocidad máxima km/h	237	250	250	227	228
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	7,5	8,1	3,8 (Aut: 3,9)	4,2



# MODERNO NO ES EL MÁS LIGERO DE SU CLASE, PERO SÍ EL QUE CONTIENE MÁS ALUMINIO; Y NO ES EL MÁS AERODINÁMICO, PERO SU CX ES 0,26



Al expandir su gama hacia abajo, Jaguar 'toca un avispero'. Porque el XE se mete de lleno en la pugna con berlinas 'premium' alemanas de gran aceptación en Europa, y con tres marcas que cotizan al alza: Infiniti, Lexus y Volvo. Pero la firma británica ha hecho un buen trabajo, y por consumo, tecnología o deportividad su nuevo sedán figura ya entre las referencias del segmento.

## Ojito con el nuevo



▲ El A4 presume del 2.0 TDI Clean Diesel, con 190 CV y catalizador contra los óxidos nitrosos. Su Cx es de 0,28.



▲ Es el más ligero, pero también el más corto. Buena aerodinámica -Cx de 0,27- y hasta 184 CV en el 320d.



▲ El Q50 es el más largo y el de mayor maletero. Tiene un Cx de 0,26 y mecánica Mercedes, pero no es ligero.



▲ El maletero del IS es como el del Jaguar -450 litros-, y la aerodinámica es mejor: 0,25. Pero es híbrido, y pesa.



▲ Por longitud, peso, maletero o aerodinámica el Clase C es similar al Jaguar. En prestaciones o gasto, también.



▲ El S60 pesa como el XE, es menos aerodinámico -0,28- y tiene poco maletero; pero su gasto es mínimo.

P.M. || pmartin@motor16.com

En el caso concreto del mercado español, todo apunta a que la versión diésel de 180 CV será la que más ventas consiga dentro de la gama XE -cuesta exactamente lo mismo que la de 163 CV-, y de ahí que la hayamos tomado como referente para evaluar sus posibilidades ante una competencia dura que también tiene el grueso del negocio en sus variantes de gasóleo de entre 170 y 190 CV. Excepción hecha, claro está, del Lexus IS, que 'pasa' de diésel y apuesta por una mecánica híbrida -motor 2.5 de gasolina, propulsor eléctrico, batería de alta capacidad para cortos desplazamientos sin emisiones y cambio automático de variador continuo- para lograr un gasto medio similar.

La propulsión trasera prevalece entre las berlinas medias con más clase, y a ese hábito se suma Jaguar para potenciar la deportiva personalidad de su XE, aunque Audi y Volvo se inclinan por la tracción delantera. Pero la casa inglesa no ofrece un XE de tracción total, mientras que esa interesante opción sí la tenemos en el A4 2.0 TDI



◀ La gama XE arranca en los 37.000 euros de las versiones Pure de cambio manual con motor 2.0 Diésel de 163 CV -3,8 l/100 km- y 180 CV -4,2 litros-. En España sólo este último se asociará a la caja automática, de 8 relaciones y que eleva el precio 2.500 euros. Entre sus rivales, ofrecen también transmisión automática de 8 marchas como alternativa el A4 -2.040 euros-, el Serie 3 -2.455 euros- y el S60 -2.420 euros-, mientras que Q50 y Clase C ofrecen la misma caja automática de 7 marchas: 2.775 euros en el japonés, 2.928 en el alemán.



▲ Audi A4 2.0 TDI 190: desde 37.410 euros.



▲ BMW 320d de 184 CV: desde 35.800 euros.



▲ Infiniti Q50 2.2d de 170 CV: desde 34.900 euros.



▲ Lexus IS300h: desde 35.900 euros.



▲ Mercedes C 220 d con 170 CV: desde 39.825 euros.



▲ Volvo S60 D4 de 181 CV: a partir de 34.490 euros.

190 -4.040 euros extra supone la versión Quattro, que sustituye la caja Multitronic por la S tronic de doble embrague si el cliente quiere cambio automático-, el 320d -3.900 euros por el sistema xDrive- o el C 220 d

-la variante 4Matic añade nada menos que 6.725 euros-. Asimismo, Audi, BMW, Mercedes-Benz y Volvo son las únicas que incluyen en las gamas de sus berlinas medias la carrocería familiar. En el

caso del A4 Avant, el precio extra es de 3.160 euros -maletero de 490 litros-, de 3.300 euros en el Serie 3 Touring -495 litros para equipaje-, de sólo 1.325 euros en el Clase C Estate -490 litros- y de 1.650 euros

en el V60 -la 'ranchera' del S60 ofrece 430 litros de maletero-. En resumen, el XE es un producto al nivel de los mejores pero con una gama que, al menos por ahora, deja ciertos espacios sin cubrir. Tiempo al tiempo.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	JAGUAR XE 2.0 D 180	AUDI A4 2.0 TDI 190	BMW 320D	INFINITI Q50 2.2 D	LEXUS IS 300 H	MERCEDES C 220 D	VOLVO S60 D4
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999	1.968	1.995	2.143	2.494	2.143	1.969
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	180/4.000	190/3.800-4.200	184/4000	170/3.200-4.200	223 (g.181+e.143)	170/3.000-4.200	181/4.250
Par máximo mkg/rpm	43,9/1.750-2.500	40,8/1.750-3.000	38,8/1.750-2.750	40,8/1.600-2.800	gas.22,6+ele.30,6	40,8/1.400-2.800	40,8/1.750-2.500
Tracción	Trasera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Man.6v. (Aut.8v.)	Man.6v. (Aut.8v.)	Man.6v. (Aut.8v.)	Man.6v. (Aut.7v.)	Aut. de variador	Man.6v. (Aut.7v.)	Man.6v. (Aut.8v.)
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R17	225/55 R16	205/60 R16	225/55 R17	205/55 R16	205/60 R16	215/55 R16
Peso en orden de marcha (kg)	1.550 (Aut. 1.565)	1.615 (Aut. 1.650)	1.495 (Aut. 1.505)	1.716 (Aut. 1.744)	1.695	1.550 (Aut. 1.570)	1.550 (Aut. 1.570)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.672/1.850/1.416	4.701/1.826/1.427	4.624/1.811/1.429	4.790/1.820/1.445	4.665/1.810/1.430	4.686/1.810/1.442	4.635/1.865/1.484
Capacidad del depósito (l)	56	63	57	74	66	66	68
Volumen del maletero (l)	450	480	480	500	450	460	380
De 0 a 100 km/h (s)	7,8 (Aut. 7,8)	7,7 (Aut. 7,8)	7,5 (Aut. 7,4)	8,7 (Aut. 8,5)	8,3	7,7 (Aut. 7,4)	7,4 (Aut. 7,4)
Velocidad máxima (km/h)	228 (Aut. 228)	240 (Aut. 230)	235 (Aut. 230)	231 (Aut. 230)	200	234 (Aut. 233)	230 (Aut. 230)
Consumo mixto (l/100 km)	4,2 (Aut. 4,2)	4,5 (Aut. 4,5)	4,5 (Aut. 4,4)	4,4 (Aut. 4,8)	4,3	4,0 (Aut. 4,3)	3,8 (Aut. 4,2)



ÚNICO EN SU ESPECIE AMPLIO, CONFORTABLE Y DINÁMICO, ESTE MODELO ES EL ÚNICO MONOVOLUMEN PREMIUM QUE OFRECE SIETE PLAZAS

# La familia según BMW



Si quieres saber más del BMW Serie 2 Gran Tourer entra en...  
[www.m16.in/930](http://www.m16.in/930)

Parece que BMW le ha cogido el gusto a los monovolúmenes y la segunda 'entrega' es este modelo que ofrece hasta siete plazas en un interior realmente práctico, amplio y modulable. Su excelente chasis, la eficiente gama de motores y su equipamiento completan su atractivo.

Gregorio Arroyo | [garroyo@motor16.com](mailto:garroyo@motor16.com)

Hace poco más de dos meses tuvimos ocasión de conocer en exclusiva el nuevo Serie 2 Gran Tourer y ahora acabamos de tener nuestro primer contacto dinámico por carreteras croatas y saber el interés que mueve a BMW a apostar por vehículos monovolumen.

Esta marca dispone de una amplia oferta de modelos, pero carecía de una gama enfocada hacia la familia. Cuando aparecían los niños algunos buscaban refugio en las carrocetas Touring, pero muchos tenían que abandonar la marca. Ahora se ha frenado de golpe esa tendencia, como demuestra el hecho de que se

han vendido 33.000 unidades del Serie 2 Active Tourer, el primer modelo que ofreció soluciones familiares en BMW de 'verdad'.

Ahora la oferta se completa con el Serie 2 Gran Tourer, un modelo todavía más práctico y amplio, ya que ofrece la posibilidad de montar hasta siete plazas, una opción

que todavía no está cerrada en precio, pero que rondará entre los 600 y los 800 euros.

El nuevo modelo es 21 centímetros más largo (11 de ellos registrados en la distancia entre ejes) y el conjunto es 5,3 centímetros más alto. La segunda fila se puede desplazar hasta 13 centímetros, ha ganado 10 en el ancho de la

PRECIO DESDE **29.950 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: **104 A 149 G/KM**  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **0% AL 4,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Hasta siete plazas. Modularidad y confort de marcha. Motores. Dinámica. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

Visibilidad fronto-lateral. Acceso a la tercera fila. Sin rueda de repuesto con 7 plazas.

Confortable en marcha, este vehículo recurre a la tracción delantera, aunque la versión diésel más potente también dispone de tracción total. Cuesta 1.900 euros más que el Serie 2 Active Tourer.



▶▶ La calidad y presentación del interior brillan a gran altura. Las mesitas tipo avión se regulan en altura y la segunda fila se desplaza 13 centímetros. La tercera fila es opcional.

▼ A pesar de su enfoque familiar, no renuncia a detalles deportivos, tanto dinámicos como estéticos.



banqueta y se eleva 3,5 centímetros para que los ocupantes de la tercera fila puedan meter los pies por debajo y ganar confort. Aún así su uso para adultos es muy ocasional.

También el maletero ha crecido. Ofrece 645 litros y en caso de necesidad hasta

1.905. Si instalamos los dos últimos asientos perdemos 85 litros y la posibilidad de llevar rueda de repuesto, y si utilizamos las siete plazas nos quedarían 145 litros.

La gama inicial contempla cinco motores, siendo las versiones de entrada en gaso-

lina y en diésel de tres cilindros. No tuvimos ocasión de probarlas en Croacia, pero sí conducimos casi 300 kilómetros con el 220d xDrive y con el 220i, ambos con la opción más que recomendable de la caja automática de ocho relaciones.

El primero es un rutero infatigable, recupera de maravilla y el conjunto se mueve con gran agilidad debido al trabajo de la tracción total y al empuje de sus 190 CV. El tacto general es muy agradable.

Más 'rebelde' es el 220i de 192 CV. El tacto del motor nos ha gustado más porque da más juego por 'arriba' y recupera de una manera excelente, ya que aunque el valor de par motor es inferior al del diésel, lo ofrece bastante antes y compensa.

De todas formas hay que cambiar el 'chip' porque es un BMW especial. Recordar que hablamos de un monovolumen con tracción delantera, y se hace raro 'perder rueda' delante en un vehículo de esta marca. Aun así se muestra realmente estable y confortable, aunque las unidades probadas llevaban suspensión adaptativa y el programa de conducción Driving Experience Control, que ajusta los parámetros de los amortiguadores, el motor y el cambio.

Hablar del equipamiento daría para mucho, tanto en confort como en seguridad y conectividad enfocada a grandes y pequeños. Este modelo dispone de cuatro líneas de acabado (además de la básica) y llega en junio.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	218i	220i	216d	218d	220d xDrive
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.998	1.496	1.995	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	136 CV/4.400	192 CV/5.000	116 CV/4.000	150 CV/4.000	190 CV/4.000
Par máximo/rpm	22,4 mkg/1.250	28,6 mkg/1.250	27,6 mkg/1.750	33,7 mkg/1.750	40,8 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual 6 y Aut. 6	Manual 6 y Aut. 8	Manual 6 y Aut. 6	Manual 6 y Aut. 8	Automática 8
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.470	1.530	1.495	1.525	1.640
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608
Capacidad del depósito (l)	51	61	51	51	61
Volumen del maletero (l)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	7,7 (7,6 Aut.)	11,1 (10,9 Aut.)	9,3	7,6
Velocidad máxima (km/h)	205 (203 Aut.)	223 (222 Aut.)	192	205 (207 Aut.)	218
Consumo mixto (l/100 km)	5,1 (5,2 Aut.)	6,2 (5,9 Aut.)	3,9 (4,0 Aut.)	4,3	4,9

► Al llevar la palanca de cambios en la columna de la dirección, como otros muchos modelos de la época, se liberaba un espacio precioso entre los asientos. La radio Becker es la de serie convenientemente restaurada con un mecanismo moderno.



◀ El Mercedes C Estate también lleva la palanca de cambios en la columna de la dirección, sin embargo la consola central se aprovecha para integrar numerosos elementos. La sobriedad en los colores llama la atención aunque ahora la lista de opciones es interminable.

Recuperar uno de los primeros familiares que comercializó Mercedes y restaurarlo hasta dejarlo casi como recién salido de fábrica tiene un mérito increíble. Nosotros hemos podido conducir este 230 S Universal restaurado por una de las empresas más importantes del sector. Y hemos aprovechado para compararlo con el familiar más moderno de la marca de la estrella. Retrocedemos casi 50 años en el tiempo.

Andrés Mas | amas@motor16.com Fotos: Bryan Jiménez

Transportarse 50 años atrás a bordo de uno de los primeros Mercedes de carrocería break que se fabricaron, tiene tanta magia como a la que seguramente habrán tenido que recurrir los especialistas que lo han restaurado cerca de Madrid (ver recuadro) empleando nada menos que 2.700 horas y

mucho cariño. Un trabajo justificado no sólo por tratarse de un vehículo de limitada producción y gran valor histórico (de este 230 S se produjeron menos de 200 unidades) sino también por la curiosa estrategia empleada por Mercedes para poner en los concesionarios su primer familiar y uno de sus

modelos más 'americanizados' de aquella época.

A decir verdad y para ser absolutamente rigurosos, el primer break con una estrella en el capó fue un 300 C Adenauer tuneado en 1956 por Have Binz GmbH & Co, un carrocerero neoyorquino que convirtió esta elegante limusina en uno de los familiares más bellos, sofisticados, lujosos y espectaculares que se han visto jamás. Lo hizo por encargo de Caroline Ryan, nieta de Thomas Fortune Ryan, co-fundador de la American Tobacco Company y en su momento uno de los diez hombres más ricos de EEUU. Y Caroline lo encargó para poder llevar todo su equipaje hasta el yate anclado en Palm Beach, Florida. Vamos, las necesidades habituales en un millonario.

Pero al margen de este capricho único cuya visión os recomiendo en la página del Club Mercedes-Benz de América (<http://www.mbca.org>), la historia de los familiares de la marca alemana no deja de sorprender en ningún momento. Y es que el primer Mercedes de carrocería break comercializado por la propia Mercedes y bautizado como Universal, no lo fabricaba la marca en su cadena de montaje. En realidad la firma alemana mandaba la plataforma y parte de la carrocería (sin techo, parte trasera ni lunas) en lotes a IMA (Sociedad Anónima para la importación de Motores y Automóviles), situada cerca de Bruselas, donde entre 1965 y 1973, se terminaban de ensamblar los coches con secciones y paneles de carrocería fabricadas y aportadas



▲ La aerodinámica y el peso se han ido optimizando con los años. En los 60 ambos aspectos apenas se tenían en cuenta. Pero la reducción del consumo casi obligatoria en la actualidad ha marcado el cambio.

por esa empresa belga. Y es que en aquella época no había forma de convencer a los responsables de la marca de la estrella de que lanzaran un Mercedes con carrocería familiar propia porque estaban seguros de que

su diseño no casaría de forma adecuada con la imagen de lujo y distinción que querían para cada modelo fabricado. Pero la 'ayuda' de colaboradores como IMA o el interés por estar muy presente en el mercado ame-

ricano, les llevó a comercializar tímidamente el Universal hasta bien avanzados los años 70, cuando sobre la base W123 decidieron diseñar, construir y comercializar el primer break absolutamente propio y que

por entonces recibiría la denominación T.

Volviendo al Universal, el break rematado en Bélgica heredaba las 'colas' de la berlina, un diseño con unas prominentes y picudas aletas traseras muy de moda en los coches americanos de la época y un guiño a los compradores del otro lado del charco. La producción inicial planificada era de 1.000 vehículos por año, pero a la larga fue una cifra demasiado optimista ya que respecto a un sedán, el Universal costaba un 30 por ciento más y de ese, un 10 por ciento fue considerado por el público alemán como un 'impuesto de importación' de Bélgica, disuadiendo a muchos compradores.

El motor de nuestro principal protagonista es un 6 cilindros en línea M180 de 2,3 litros



# 50 años de familiares con estrella



▲▲ Los nuevos tiempos han reposicionado el emblema. Y la tecnología de faros ha dado un salto brutal.



◀ El tapón de gasolina del Universal se encuentra detrás de la placa de matrícula. En el Estate, al tapón de gasóleo le acompaña el del aditivo adblue para reducir emisiones.

de cilindrada, doble carburador y 120 caballos de potencia. Se trataba de la versión más potente que se hizo de esta carrocería y la que con el tiempo se convertiría en la más cotizada por su escasez, con un propulsor que permitía al primer break de Mercedes alcanzar los 175 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 13 segundos. Más habituales fueron las versiones de gasolina con 4 cilindros y 80 ó 95 caballos, o la versión diésel con un motor de dos litros de cilindrada y 55 caballos.

Al volante del 230 S Universal sorprende la ausencia de ruidos y la finura del motor de 6 cilindros, sobre todo comparado con un motor diésel montado en el C 220 Bluetec Estate que también sorprende pero por su aspereza y sonoridad,

al menos en frío y al ralentí. Se trata de un motor de 4 cilindros y 2,2 litros de cilindrada que rinde 170 caballos con un extraordinario par de 40,8 mkg en una abanico muy amplio de revoluciones que comprende entre las 1.400 y 2.800 rpm. Un propulsor que una vez superados los primeros minutos, cuando el motor se deja sentir algo más refinado, se convierte en un perfecto aliado de esta berlina familiar ya que ofrece una de las mejores relaciones entre prestaciones y consumos. Los 170 caballos pueden con las casi dos toneladas que puede llegar a pesar el coche a tope de carga y ocupantes y el consumo será complicado que suba de los 8 l/100 km si se cumplen las normas de tráfico. De



hecho, con un sólo ocupante, el C 220 Bluetec Estate no llega a los 6,5 l/100 km, una cifra extraordinaria en un modelo de estas características. El fa-

miliar más moderno de Mercedes acelera de 0 a 100 en 7,8 segundos y alcanza los 229 km/h. Desconocemos el consumo de esta unidad del Uni-



versal, pero una berlina W111 con este motor de gasolina de doble carburador gastaba 14 l/100 km de media, un consumo muy normal en la época e

◀◀ El portón eléctrico del Estate actual facilita la carga. En el Break Universal no se abría ni siquiera apretando un botón, había que girar una manilla. La capacidad del maletero es muy superior en el clásico, pero es lógico porque se correspondería con la actual Clase E.

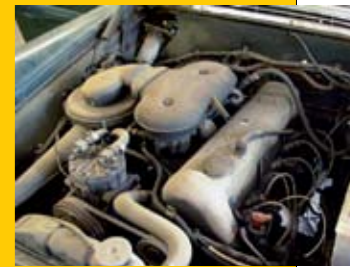
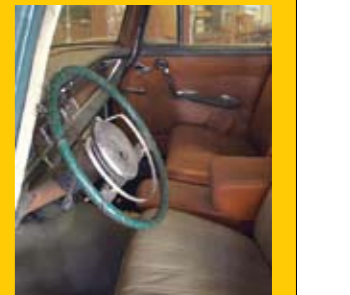
incluso bastante bajo en los Estados Unidos.

A la hora de comparar su forma de moverse o su facilidad de conducción, el Clase C

ofrece lógicamente un mejor aplomo y un comportamiento que se puede adecuar a cada situación porque el avance de la electrónica ha transformado los automóviles radicalmente. La gran mayoría aplaude la llegada de sistemas que ayudan a mejorar la conducción o a aumentar la seguridad, pero los menos partidarios argumentan que se ha perdido 'feeling' y que el coche ya casi decide lo que hacer en cada momento. Sea como fuere, el último familiar llegado a la gama Mercedes puede llevar suspensión neumática regulable y 5 modos de conducción: Individual, Sport, Sport+, Confort y ECO. Además de contar de serie con unos amortiguadores Bilstein de paso variable (Direct Control con Sistema de Amortigua-

## EL ORIGEN Oxidado y olvidado en los EE.UU.

Los dueños de La Cochera compran el Mercedes Benz 230 S Universal en 2007 en Florida, EEUU, en un estado calamitoso puesto que está totalmente oxidado, el peor problema que se puede encontrar un restaurador. Sin embargo el amor de Raúl por los familiares de Mercedes y el valor que siempre atesora una rara avis como esta, les animaron a comprarlo.



◀ El chasis se rehizo por completo de forma artesanal. El muelle central actúa para que en las curvas la rueda exterior no adopte una caída positiva excesiva.



2.700 HORAS SE HAN EMPLEADO EN RESTAURAR EL UNIVERSAL. SE VENDIÓ EN EL RETROMOBILE DE PARÍS A LOS 15 MINUTOS DE EXPONERLO





### COCHERA CLÁSICOS Restauradores de ilusión

Cochera Clásicos es uno de los mejores especialistas nacionales en Mercedes Clásicos. Disponen de unas instalaciones de más de 3.000 metros cuadrados con una plantilla de alrededor de 20 técnicos que realizan cualquier tipo de intervención. Desde simples mantenimientos hasta las restauraciones más complejas. Esta empresa capitaneada por Raúl Aranda y Regis de Nicolás, dispone de todos los libros de mantenimiento originales con los tiempos de reparación, lo que les permite presupuestar la práctica totalidad de los trabajos a realizar. En Cochera Clásicos conocen en profundidad las características de los Mercedes Benz Clásicos desde los años 30 a los 80, y durante más de 15 años de existencia Raúl y Regis han ido creando una vasta biblioteca de consulta entre la que se encuentra toda la información técnica original de Mercedes en castellano de todos los modelos clásicos.

Además cuentan con utillaje original de reparación y unos operarios formados y experimentados cuya máxima es la calidad y el trabajo bien hecho. Una forma de trabajar que les ha generado una magnífica imagen fuera de nuestras fronteras, y que les ha dado pie a ampliar su cartera de clientes con una relación calidad-precio muy competitiva frente a las mejores empresas del sector en Europa. De hecho, hace 7 años el 90 por ciento de los clientes residía en España mientras que en la actualidad el 60 por ciento de los trabajos se realizan a clientes de nuestro país, mientras que el 40 por ciento restante son extranjeros. Cochera Clásicos dispondrá en breve de una norma ISO 9001 pionera en el sector. Y la totalidad de la restauración puede seguirse a través de Internet en un área privada que se habilita para el cliente y en el que se vuelca la información y las fotos de los avances de los trabajos realizados. De esta manera, el cliente puede seguir la evolución desde casa. El trabajo mejor pagado a lo largo de estos años fue un 300 SL Alas de Gaviota que vendieron en 1,3 millones de euros.



◀ Raúl Aranda nos cuenta los pormenores de la restauración del Universal. Cochera Clásicos ya tiene una buena cartera de clientes también fuera de España



◀ Las formas del maletero en el Universal son muy aprovechables...y sus soluciones muy flexibles. Los respaldos traseros se abaten dejando una superficie plana.



▲ En el modelo clásico la rueda de repuesto va situada en un lateral con su funda a juego.

ción Selectivo) que realizan un excelente trabajo sin recurrir a la electrónica. A nuestro Universal le suena a chino todo ese despliegue de ayudas para que el coche se adapte a nuestro estilo de conducción o al tipo de firme o carretera. Pero lleva suspensión independiente y un muelle transversal entre los semiejes, encima del diferencial trasero, para evitar que en las curvas, la rueda interior tome demasiada caída positiva y afecte al comportamiento.

En el Universal probado en el INTA, y a pesar de que va sin carga trasera, con amortigua-

dores nuevos y con ese muelle transversal sin excesiva tensión, el break restaurado supera la prueba con nota aunque está claro que lo suyo no son recorridos ratoneros con curvas enlazadas tomadas a buen ritmo, porque los balanceos son acusados lo que aumenta la sensación de inseguridad. La dirección es asistida aunque el desmesurado tamaño del volante siempre complica las cosas. Y el cambio de 4 marchas, manejado como era habitual en la época desde una palanca en la columna de la dirección, no permitía muchas filigranas,

pero liberaba mucho espacio en la parte central. Como el C Estate, sólo que en este caso las levas de cambio en el volante son definitivas por seguridad y también para hacer más divertida la conducción.

Y hablando de seguridad, el C Estate que enfrentamos a nuestro carismático Universal deja KO al clásico que por no llevar no lleva ni reposacabezas. Sin embargo en descargo del primer familiar comercializado con la estrella en el morro, hay que decir que la Serie W111 estrenó la primera célula de seguridad en un automóvil.

El primer logro importante del ingeniero de seguridad Béla Barényi fichado por Mercedes, fue una patente registrada en 1951 con el número DBP 854.157 y conocida generalmente como 'zona de deformación controlada'. El técnico austriaco fue el primero que descubrió, ya algunos años antes, que en caso de colisión era necesario convertir y disipar la energía cinética mediante deformación de componentes para reducir su efecto en los ocupantes del vehículo. Este hecho revolucionaría toda la industria de construcción de automóviles. Y además de esa

## LA MADERA UTILIZADA EN EL MALETERO, ES FORMICA COMO LA QUE LLEVABA DE SERIE EN 1967. LA FÁBRICA SIGUE ABIERTA EN SUIZA



◀ Los materiales utilizados en esta joya se han mantenido fieles a los originales. El color es otro, pero de la paleta de la marca.



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

MODELO	C 220 BLUETEC ESTATE
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 99,0
Cilindrada (c.c.)	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	170 CV / 3.000-4.200
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.400-2.800

**TRANSMISIÓN**

Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 7 velocidades

**DIRECCIÓN Y FRENSOS**

Sistema	De cremallera asistida, variable eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

**SUSPENSIÓN**

Del. Independiente. multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Tras. Independiente. multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

**RUEDAS**

Neumáticos Del./Tras.	225/45 R18-245/40 R18
-----------------------	-----------------------

**PESOS Y CAPACIDADES**

En orden de marcha (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702 / 1.810 / 1.457
Capacidad maletero/depósito (l)	490-1.510 / 66

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD MÁXIMA	229 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	15,6
1.000 m salida parada	28,5
De 0 a 100 km/h	7,8
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,3
De 80 a 120 km/h en D	5,5

**CONSUMOS**

	l/100km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22 km/h de promedio	7,1	16,9
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,1	19,6
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,4	16,1
A 140 km/h de cruceo	7,2	14,5
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	6,4	17,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	980	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,3/3,8/4,4	



▶▶▶ Contraste impresionante entre la información proporcionada por el reloj vertical del Universal y el cuadro digital del C Estate. El primero informa de la velocidad, la temperatura del agua y la reserva de combustible.



▲ El respaldo del Universal es de una sola pieza, pero se abate dejando una solución totalmente plana. Los reposacabezas brillan por su ausencia.

▲ Los asientos del clásico son butacas, pero la sujeción es mínima. Ahora muchos asientos de Mercedes están climatizados y dan masaje.



◀ El seis cilindros del 230S Universal cuenta con 2,3 litros de cilindrada, un carburador Zenith y 120 caballos de potencia. Ha sido restaurado por completo.



importantísima innovación, el Universal llevaba columna de dirección colapsable. La lista de equipamientos de seguridad en el C 220 Bluetec Estate es interminable, comenzando por el sistema que previene la colisión y frena de forma autónoma incluso desde 200 km/h si el conductor no lo hace, hasta sistemas tan habitua-

les hoy en día como el control de ángulo muerto, control de mantenimiento de carril, advertencia de cansancio, asistente de señales de tráfico... O los 9 airbags incluido el de rodilla para el conductor. Elementos que contrastan con los de un 230 S Universal cuyo únicos accesorios que destacan, y no precisamente en el campo

de la seguridad, son la clásica radio Becker o el techo corredizo manual. Al ser el equivalente a un Clase E, el Universal ofrece una habitabilidad excepcional aunque el tamaño de los asientos, cuyo diseño solo tenía en cuenta la comodidad de sus ocupantes, se come parte del espacio. Eso sí el maletero, a pesar de

que los pasos de rueda lo invaden ligeramente y que acoge la rueda de repuesto, ofrece una superficie plana muy aprovechable y más si se abate el respaldo de los asientos traseros. Seguridad, aerodinámica y peso son tres de los campos en los que más se ha avanzado con el tiempo en el mundo del automóvil. Y comparativamente

el precio no se ha disparado si tenemos en cuenta todo lo que ahora se ofrece a cambio. En cualquier caso todo cálculo y comparación deja de tener sentido en un clásico cuyo valor se calcula no en base a su equipamiento, su potencia o su seguridad. El Universal probado se vendió a los 15 minutos de abrir sus puertas el último sa-

lón Retromobile de Paris. Y el caprichoso comprador pagó más de 100.000 euros por él. Con un precio de 45.500 euros, el C 220 Bluetec Estate anda más, gasta menos, es más seguro y cómodo... pero le falta bastante de algo que al Universal le sobra y que no se puede ofrecer ni como opción: magia e historia.

# Una aventura cada fin de semana

No es la primera vez que analizamos un León X-Perience –en el nº 1.614 pasaba por estas páginas la versión 2.0 TDI de 150 CV con cambio manual–, pero en esta ocasión apuntamos a lo más alto, pues de las tres alternativas con motor diésel TDI disponibles –también hay un 1.8 TSI de gasolina, con 180 CV– elegimos la más energética, que tiene 184 CV y se combina, necesariamente, con la transmisión DSG de doble embrague y seis marchas. Son 31.720 euros ‘de tarifa’, aunque el Plan Seat vigente descuenta 4.000 y

Si el Cupra de 280 CV es ‘lo más de lo más’ en deportividad dentro de la gama León, esta vez probamos ‘lo más de lo más’ en versatilidad, pues el X-Perience asocia la carrocería familiar ST a la tracción total 4Drive y a una altura libre de 27 milímetros mayor para circular por caminos. El motor TDI de 184 CV y la caja DSG hacen el resto.

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

deja el precio recomendado en 27.720 euros, lo que no está nada mal para un familiar todocamino de 4,54 metros dotado de

capacidad y altas prestaciones en un mismo vehículo. Y aunque son 3.330 euros más que la equilibrada versión X-Perience 2.0 TDI 150 antes citada, muchos pagarán gustosos ese extra por disponer de más fuerza bajo el pedal acelerador –los valores máximos de potencia y par crecen, respectivamente, 34 CV y 4,1 mkg– y disfrutar de un cambio DSG que aúna deportividad y comodidad; o por equipar el Seat Drive Profile, que permite elegir entre los modos Normal, Sport, Eco e Individual para configu-

rar la asistencia de la dirección, la entrega de potencia del motor o las leyes de cambio de la transmisión DSG. Y también la amortiguación, pues la marca española ofrecerá en breve, como opción, el chasis adaptativo DCC, aunque nuestra unidad no lo incorporaba todavía.

Un vistazo al exterior descubre las diferencias entre el León ST normal y un León X-Perience, pues la variante concebida para uso ‘off road’ se aleja 27 milímetros del suelo –con 172 de altura libre ya podemos circular por caminos con cierta tranquilidad–, hay molduras de protección en taloneras de puertas y pasos de rueda, el frontal adopta un protector de cárter acabado en aluminio y faros antiniebla con función ‘cornering’, y la zaga se personaliza con un paragolpes específico que también incluye protector acabado en aluminio y salidas de escape cromada.



PRECIO **31.720 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

**+** Motor y cambio. Prestaciones. Consumo. Comportamiento y tracción. Funcionalidad. Acabado. Precio real. Equipamiento y opciones. Mayor altura al suelo.

EN CONTRA

**-** Sensores de lluvia y luces opcionales. Rueda de repuesto de emergencia. Neumáticos opcionales delicados en uso ‘off road’. Modo Sport del DSG ‘radical’.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TDI CR 184</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	184 CV / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 1.750-3.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática y manual, 6 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 312 mm / Discos 272 mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, por eje multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	205/55 R17 - 7,0Jx17"

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.529
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.543 / 1.816 / 1.481
Capacidad maletero/depósito (l)	587-1.470 / 55

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>224 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	15,2
1.000 m salida parada	28,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,1 (7,1)
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,4
De 80 a 120 km/h en D	5,6

<b>CONSUMOS</b>	<b>l/100 km</b>	<b>km/l litro</b>
<b>EN CIUDAD</b>		
A 23,1 km/h de promedio	6,4	15,6
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,1	16,4
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,3	13,7
A 140 km/h de cruceo	8,0	12,5
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	6,4	15,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	809	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extrurbano/mixto	5,6 / 4,5 / 4,9	

Si quieres ver la prueba del Seat León X-Perience 2.0 TDI 150 entra en... [www.m16.in/626](http://www.m16.in/626)







▲▼ El maletero mantiene el volumen de otros León ST pese al sistema de tracción total: 587 litros. Bajo el suelo va una rueda de repuesto, aunque de emergencia.



◀ PERSONALIZACIÓN EXTERNA  
LO MÁS LLAMATIVO SON LAS MOLDURAS DE PROTECCIÓN EN PASOS DE RUEDA Y TALONERAS DE PUERTAS, O LAS 'PLANCHAS' DE ALUMINIO EN FRONTAL Y ZAGA  
GRAN VARIEDAD DE OPCIONES EQUIPO DE SERIE COMPLETO, PERO HAY ALGUNA AUSENCIA QUE SE SOLUCIONA CON EXTRAS A BUEN PRECIO ▼



▲▼ El cambio DSG puede usarse manualmente mediante la palanca o las levas. Su modo Sport renuncia a la sexta, incluso a ritmos 'turísticos'.



▶▶ Cinco amplias plazas y bastante confort. Los asientos delanteros deportivos son de serie, pero la tapicería en Alcántara cuesta 727 euros. Y se ofrece tapicería de piel: 1.548 euros.



◀ Con el Seat Drive Profile, de serie en los X-Perience DSG, podemos elegir el modo de conducción, que ajusta dirección, respuesta del motor y leyes de cambio. Y pronto podrá pedirse amortiguación DCC.



das. En cuanto a las llantas, de diseño especial, de serie vienen unas de 17 pulgadas con neumáticos 205/55 que parecen idóneas, pues los 225/45 R18 opcionales –y montados en nuestro coche– restan confort sobre mal firme y, lo que es peor, parecen delicados ante tratos despiadados por su bajo perfil. Y no hay que pensar en el X-Perience como en un todoterreno –que nadie piense en trepar por trialeras con un León familiar–, pero si circulamos a buen ritmo por una pista habrá que tener cuidado con hoyos o piedras para no dañar el 'calzado'.

Y decimos 'circular a buen ritmo' porque el León X-Perience que nos ocupa lo tiene todo para rodar a ritmos 'alegres'. Para empezar, un sistema de tracción total por embrague Haldex de quinta generación –pesa 1,4 kilos menos que el anterior– que envía la mayor parte del par a las ruedas delanteras en condiciones normales, pero que desvía rápidamente fuerza al tren trasero si percibe falta de motricidad. Y el resultado es estupendo, porque esa modulación entre ejes es imperceptible para el conductor pero muy eficaz de cara al comportamiento.

Si volvemos al asfalto, la actitud del León X-Perience más

enérgico sigue siendo estupenda, pues la suspensión es bastante firme, lo que aminora el balanceo en curva pero también ayuda a transmitir con claridad las irregularidades del firme, lo que se acrecentaba en nuestro caso con los neumáticos opcionales de filosofía deportiva. El paso por curva puede ser tan veloz que cuesta darse cuenta de que viajamos casi tres centímetros más arriba, y metidos en vías serpenteantes podremos disfrutar de la conducción gracias a una actitud noble y segura, a la ya mencionada buena tracción y a una dirección precisa y con sólo 2,75 vueltas de vo-

lante entre topes. En cuanto a la frenada, esta versión recibe discos delanteros más grandes –312 milímetros en vez de 288– que las dotadas de los TDI con 110 y 150 CV, y eso se agradece. Puede que el tacto de frenada no sea perfecto, pero las distancias de parada son satisfactorias, como los 54,5 metros medidos para detenemos desde 120 km/h.

Otro de los motivos que hacen del León X-Perience probado un coche tan bien adaptado a la conducción 'animada' es su conjunto motopropulsor, pues combinar el 2.0 TDI de 184 CV –a 3.500 vueltas ya disponemos de ese valor– y 38,8 mkg de par



▶▶ Los 27 milímetros extra de altura al suelo se agradecen al circular fuera de carretera o sobre nieve, pero hay que tener claro que no es un todoterreno. Los neumáticos opcionales, unos 225/45 R18, tienen muy poco perfil.

máximo –entre 1.750 y 3.000 rpm– con la ágil caja DSG de doble embrague tiene positivas consecuencias sobre la carretera, pues a plena carga –y en

un León ST cabe mucho gracias a su amplio habitáculo y enorme maletero– mantiene la respuesta al acelerador, sinónimo de seguridad y confort. Ahí es-

tán los 7,1 segundos medidos para alcanzar 100 km/h desde parado, o los 5,6 segundos que necesita para recuperar de 80 a 120 km/h, cifras realmente se-

rias que contrastan con un consumo real comedido: 6,4/100 km de media. No son los 4,9 litros homologados, pero tampoco los esperábamos. Y como el depósito admite 55 litros –algunos más en la práctica–, viajar mucho entre repostajes es factible a poco que moderemos nuestra velocidad de cruce.

Puestos a pedir, querríamos que el modo Sport del cambio 'recordase' que hay sexta –no la pone nunca, aunque nosotros podremos engranarla manualmente– o que no se resistiera tanto a subir de marcha cuando aceleramos suavemente. Pero bastará con poner la posición normal 'D' y... solucionado.



### Audi En constante innovación

En la planta piloto de Dresden ha empezado la producción del combustible sintético Audi e-diesel, en el que no interviene el petróleo, pues se elabora a partir de agua utilizando CO<sub>2</sub> y energía limpia. También la marca alemana avanza en iluminación con su participación en el proyecto iLaS, que desarrolla la tecnología Matrix Láser. Se trata de luz láser inteligente para faros adaptativos compactos de alta resolución, que ilumina la carretera de forma óptima en cualquier situación.

### Michelin Muere el nieto del fundador

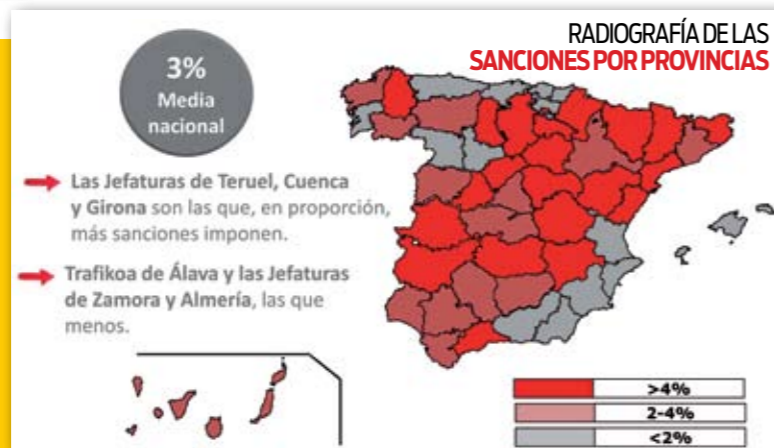


François Michelin, que estuvo al frente de la empresa que fundó su abuelo 47 años, moría cumplidos los 88 años. Su

pasión por la innovación y su exigencia de calidad dio al grupo su actual dimensión internacional y bajo su dirección se desarrolló el neumático radial, que convirtió a Michelin en líder mundial del sector.

### Nissan Descuidos de aparcamiento

Los "toques" de aparcamiento están a la orden del día y el estudio presentado por Nissan lo corrobora: tres de cada diez conductores europeos ha dañado el coche en los últimos cinco años y el 16% lo ha hecho estacionando, con italianos y españoles como los más propensos a esos golpes,



### LAS MULTAS AUMENTAN CON LA CRISIS

## Voracidad recaudadora

Sólo el 8% de los conductores españoles no ve en las multas un afán recaudatorio, mientras el 60% considera a la Dirección General de Tráfico como la Administración que más recauda. Apreciaciones no del todo correctas, porque entre 2000 y 2014 los muertos en carretera descendieron en mayor medida que crecía el número de multas de la DGT, responsable del 15% de las sanciones de tráfico que se impone en España. Son los ayuntamientos los que se anotan el 75%, quedando el 10% restante en manos de Gobierno Vasco (Trafikoa) y la Generalitat de Cataluña (Servei de Trànsit). Desproporción motivada porque hay más de 8.000 ayuntamientos,



seguidos por alemanes, franceses y británicos. La investigación realizada por la agencia YouGov achaca a la marcha atrás casi la mitad de los desperfectos producidos al aparcar. Una realidad que ayuda a atajar la cámara de visión 360 y el detector de movimiento desarrollado por Nissan, para ayudar a estacionar con seguridad.

### Bruselas Apoyo a la seguridad vial

A la intención de la Comisión Europea de automatizar el «si bebes no conduzcas» con una normativa que permita bloquear el coche cuando el conductor ha consumido alcohol, se une el visto bueno del Parlamento de

atribuyendo el incremento no sólo a la llegada del carné por puntos. El organismo que dirige María Seguí añade en esa justificación el salto de casi un millón de denuncias que se produjo en 2007 tras la instalación de la red de radares fijos (hay 550) y la subida que motivó la puesta en funcionamiento del Centro de Tramitación de Denuncias automatizadas (Estrada). Destacando 2009 como el año con mayor número de denuncias hasta el momento. Una información que completa con el descenso progresivo de muertos en carretera (ver cuadro).

El análisis de Línea Directa aporta otros datos interesantes, como que los ayuntamientos de Barcelona, Madrid y San Sebastián son los que más sancionan, destacando Madrid, que cuenta con ocho de las diez matrículas que más infracciones acumulan del país, encabezadas por un VW Golf, que debe casi 30.000 euros por 266 multas.

Por provincias, las jefaturas de Teruel (32,3%) y Cuenca (20,9%) son las que más sanciones imponen en proporción con el número de vehículos, seguidas por Girona (13,7%), territorio del Servei Teritorial de Trànsit. Álava (0,26%), Zamora (1%) y Almería (1,18%) ocupan el extremo opuesto, muy por debajo de la media nacional del 3 por ciento.

Según la investigación, el perfil del sancionado corresponde a un conductor varón experimentado de entre 35 y 44 años y y reincidente, pues casi 1,2 millones han sido sancionados más de cinco veces. El importe medio por sanción está en 208 euros y son exceso de velocidad (50%) y estacionamiento indebido (38%) las infracciones más multadas.

### LOS DATOS DE LA DGT

	DENUNCIAS (1)	MUERTOS CARRETERA 24H
2000	2.224.775	4.241
2001	2.105.024	4.067
2002	2.131.262	3.967
2003	2.158.449	3.993
2004	2.568.428	3.464
2005	2.534.965	3.268
2006	2.588.890	2.989
2007	3.512.126	2.741
2008	4.706.239	2.180
2009	4.868.607	1.903
2010	4.105.648	1.728
2011	3.805.194	1.484
2012	4.136.888	1.301
2013	4.020.273	1.134
2014	4.246.265	1.129

1.- Incluye País Vasco y Cataluña

Estrasburgo a la implantación del eCall. La obligatoriedad en todos los Estados miembros del sistema automático de llamada de emergencia en los coches y comerciales ligeros a partir del 31 de marzo de 2018 ha sido muy bien acogida por la industria del automóvil (Acea), que desde el año 2004 defiende la implan-

tación de ese sistema. El parlamento también ha apoyado limitar los biocombustibles derivados de cultivos y acelerar la llegada de productos más avanzados. Por su parte la Comisión exige a España que incorpore plenamente la normativa de la UE sobre el uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.

### el puntazo

## Los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo causan más estrés que la jornada laboral

Para uno de cada tres europeos que vive en una gran ciudad ir y volver al trabajo resulta mucho más estresante que la actividad laboral, por ser un recorrido cada vez más impredecible, con atascos que, pese a salir de casa con suficiente antelación, obligan a llegar tarde al menos una vez al mes a más de la mitad. Lo refrenda la encuesta sobre movilidad realizada por Ford a 5.500 de sus trabajadores en Barcelona, Berlín, Madrid, París y Roma.

### la imagen

## El Fabia más pick-up y más atrevido

Los 23 aprendices de la Escuela de Formación Profesional de Skoda han fabricado un atrevido y divertido pick-up sobre la base del nuevo Octavia. Bautizado como SkodaA FUNstar será presentado en sociedad en el legendario encuentro GTI de Wörthersee, que tendrá lugar en mayo. El equipo, formado por dos chicas y 21 chicos, han fabricado un coche único y especial en el que la inventiva y la flexibilidad han compartido protagonismo con el pragmatismo y la capacidad de implementación.



### la frase

Joan Josep Isern, Director del Servei Català de Trànsit

«Las mujeres son más prudentes y tienen menos accidentes. por lo tanto, las sociedades modernas avanzarán si aprenden del hacer y saber de las mujeres».

### la cifra

# 2.200

Europeos quieren un Mustang, apenas transcurridos cuatro meses desde que se admiten reservas. La cifra refleja la alta expectación generada por el modelo más rápido producido en serie por Ford en Europa, que lleva tiempo vendiéndose en Estados Unidos y acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Las entregas comenzarán a partir de julio.

### Nombres

## Relevo y nombramiento

Tras 30 años al frente del Real Automòbil Club de Catalunya (Racc), Sebastià Salvadó deja la presidencia en manos del actual vicepresidente y director general Josep Mateu. Cambio también en la cúpula de SsanYong motor Company con el nombramiento de Choi Johng-sik como Consejero Delegado. Choi llega con en objetivo de potenciar el crecimiento de la marca surcoreana experta en la fabricación de modelos SUV.



▲ Sebastià Salvadó.



▲ Josep Mateu.



▲ Choi Johng-sik.

### Consejo de Vigilancia VW sustituye a los Piëch

Louise Kiesling y Julia Kuhn-Piëch ya son miembros del Consejo de Supervisión de Volkswagen AG, del que hace una semana salieron por voluntad propia Ferdinand Piëch, que presidía ese organismo, y su esposa Ursula.

### Seat Sin números rojos

El aumento de las ventas ha permitido a Seat cerrar el primer trimestre del año con resultado positivo. Después de casi siete años consecutivos en números rojos, la filial de Volkswagen contabilizaba un beneficio operativo de 33 millones de euros de enero a marzo, contrarrestado los 36 millones de pérdidas en ese mismo periodo de 2014. Junto al incremento de las matriculaciones, la reducción de costes y la depreciación del euro han sido claves en la mejora.



### en breve

<b>RÉCORD DE MAZDA</b> Por segundo año consecutivo la compañía japonesa ha cerrado el año fiscal 2014-2015, que acabó el 31 de marzo, con el beneficio de explotación más alto de su historia: 1.460 millones de euros.	<b>HONDA GANA</b> 3.760 millones de euros de beneficios netos alcanzaba Honda Motor el año fiscal finalizado el 31 de marzo. Supone una reducción del 8,9% sobre el ejercicio anterior.	<b>IVECO EN MALASIA</b> En colaboración con su distribuidor local F.A. Truck, Iveco ha entrado en el país asiático con mayor crecimiento de camiones. La marca venderá sus cinco gamas fundamentales.	<b>I+D EN TURQUÍA</b> Junto con su socio local Ford ha puesto en marcha un centro de I+D en Estambul, que ha costado 22,7 millones de euros. Se trata del mayor centro de I+D de la automoción en el país.
--	--	--	---



**RENAULT PREMIO SIN EMISIONES**

Los capitanes de los cinco primeros equipos de la vuelta al mundo a vela sin escalas Barcelona World Race 2014-2015 recogieron las llaves de los coches Renault que la marca regaló a los ganadores. En el acto, presidido por Ricardo Gondo, director general de Renault Iberia, se entregaron 14 vehículos de la nueva gama Espace y de los modelos ZOE, Kangoo ZE y Twizy, estos últimos 100% eléctricos.

**VOLVO RAÍCES SUECAS**  
Volvo recupera el clásico tema de Nina Simone, 'Feeling Good' para su última campaña, que está protagonizada por el DJ y productor sueco Avicii.



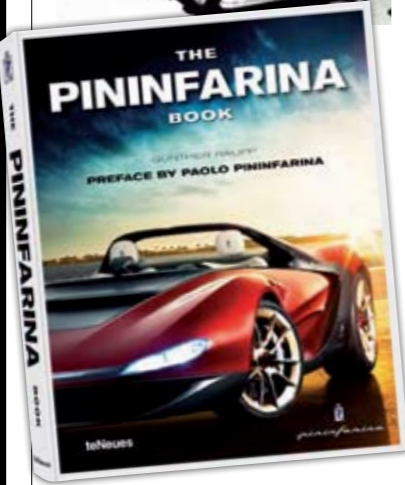
**El vídeo ahonda en las raíces suecas de la marca y se ha grabado en lugares significativos para Avicii, como Österlen, donde pasaba las vacaciones de verano con su familia.**



**85 AÑOS DE HISTORIA EN UN LIBRO**



Con fotos de Gunther Raupp, el libro repasa la historia de uno de los estudios de diseño más importantes del mundo.



Además de coches, el trabajo de Pininfarina también se ha fijado en edificios, mobiliario y todo tipo de diseños industriales.



**TODO PININFARINA EN PAPEL**

Pininfarina, una de las 'casas' de diseño de referencia a nivel mundial y en particular en el mundo del automóvil, resume su historia en un libro, 'The Pininfarina Book' (98€) que saldrá a la venta este mes de mayo.

Desde 1930, la firma de diseño de Turín ha dejado para la historia vehículos tan emblemáticos como el Ferrari 342 America, el 250 GT, el Testarossa, el F40, el Enzo o el FF, entre otros.

No sólo ha trabajado

para Ferrari, la trayectoria de Pininfarina también está estrechamente ligada a otras marcas italianas como Alfa Romeo, Lancia o Fiat e internacionales como Peugeot, Cadillac, Mitsubishi o Bentley.

También, es responsable de alguno de los modelos más innovadores de la historia, como el Cisitalia 202, un modelo que rompió los moldes estéticos y transformó para siempre el diseño de los coches tras la

II Guerra Mundial con una carrocería concebida en un solo vuelto. Fue presentado en el Salón de París de 1947 y hoy en día forma parte de la colección permanente del MoMA de Nueva York.

Las imágenes incluidas en el libro están firmadas por Günther Raupp, considerado uno de los fotógrafos de automóviles más importantes del mundo, con 30 años de experiencia realizando, por ejemplo, el calendario Ferrari.

**FIAT VISITA VIRTUAL**

Descubrir desde casa todos los entresijos de la planta de producción FCA de Melfi, donde Fiat fabrica los modelos 500X y Jeep Renegade, ya es posible gracias a Google Maps. La visita virtual se puede realizar a través de la web oficial de la fábrica y permite visitar las secciones

de carrocería, pintura y montaje de los vehículos. Para su realización se tomaron en total 3.924 fotografías durante tres días.



**DEPORTE**

Puma ha firmado un acuerdo con Infiniti Red Bull Racing para convertirse en socio de esta escudería de F1, a la que suministrará ropa y calzado a partir de 2016.

**RAFA NADAL Y KIA UNA VIDA JUNTOS**

El campeón español y la marca coreana han ampliado su relación por otros cinco años. De esta manera, Rafa Nadal seguirá siendo embajador de Kia, un 'cargo' que ocupa desde 2004 en España y desde 2006 como embajador mundial de la marca.

Al acto de la firma asistieron el presidente de Kia Motors Iberia Kyung Hyun Kim y el director general de Kia en España, Emilio Herrera, quien destacó lo que une a Nadal y Kia: "compartimos tres valores con Rafa: esfuerzo, perseverancia y humildad".

Algo que el tenista corroboró al mostrar su agradecimiento a una marca que "creyó en mí cuando era un semi-desconocido". "Creo en la continuidad; las relaciones de larga duración son reales, sin sorpresas. Por eso agradezco que Kia siga confiando en mí". Rafa Nadal, que conduce un Sportage y un Pro Ceed GT valoró también la relación de Kia con el deporte, no sólo con el tenis; "Kia siempre está al lado del deporte, y eso es estar al lado de valores positivos".



Emilio Herrera, director general de Kia en España y Kyung Hyun Kim, presidente de Kia Motors Iberia, flanquean a Rafa Nadal.

Si quieres ver el vídeo de la historia de Nadal con Kia entra en... [www.m16.in/v578](http://www.m16.in/v578)

**FORD, COCHE OFICIAL DE CASA DECOR MONDEO VIGNALE, ICONO DEL DISEÑO**

El Ford Mondeo Vignale, el modelo más exclusivo de la marca, es protagonista de la exposición de interiorismo y estilo de vida Casa Decor, que celebra su 50 aniversario.

La marca Ford es coche oficial de Casa Decor, con el Mondeo Vignale, su modelo más exclusivo, como abanderado de esta muestra de diseño e interiorismo. Casa Decor celebra este 2015 su 50 aniversario en un edificio emblemático, la antigua Real Fábrica de Ceras, situada en el barrio madrileño de Malasaña. Allí se montará el espacio 'Vignale

Concierge Lounge', donde Ford desarrollará talleres sobre diseño, tendencias, marketing, o cultura, que girarán en torno a la filosofía Vignale.

El Mondeo Vignale se fabrica en Almussafes (Valencia) y cuenta con una colección de accesorios compuesta por bolsos, monederos... realizados en materiales de alta calidad.

El Ford Mondeo Vignale es protagonista de Casa Decor. El modelo cuenta con una colección de accesorios exclusivos compuesta por bolsos, fundas de llave, etc.



**HYUNDAI CASILLAS, CON EL NUEVO I20**

Hyundai puso punto y final a los actos de presentación de su nuevo modelo i20 en España en un acto protagonizado por su 'embajador', Iker Casillas, y el artista urbano Spok. Este último ha creado una obra con el portero del Real Madrid como protagonista, que

será subastada (a través de la web de la izquierda) en los próximos días con fines benéficos. El guardameta también estampó su firma en el nuevo i20.



**TOYOTA**

Toyota ha creado una plataforma de televisión exclusiva para sus concesionarios, que mostrará novedades de producto, publicidad, noticias, etc.

**ultimate**  
Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

**¿SABÍAS QUE...?**  
Los nuevos carburantes BP Gasolina 95 y Diesel A cuentan con unas fórmulas exclusivas, que aumentan el rendimiento del motor. Lo mantienen limpio, al no depositar ningún tipo de sedimento que pueda resultar dañino, alargando la vida útil del motor y reduciendo el consumo.

# La cuenta atrás de Fernando Alonso

Fernando Alonso llega al Gran Premio de España en una inusual posición para su ya larga carrera deportiva. Descubrir la posición de McLaren en esta nueva fase de la temporada será uno de sus alicientes. Como también el debut de Carlos Sainz y Roberto Merhi ante su público. Por arriba, Ferrari podría plantar cara a Mercedes en el abrasivo asfalto de Montmeló para arrebatar al equipo alemán una segunda victoria

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

El pasado 29 de abril Fernando Alonso publicaba una foto del MP4-30 desde un agresivo ángulo, a ras de suelo, en vuelta en la oscuridad. Y solo

un texto: «Tic tac, tic tac, tic tac...». Un suerte de cuenta atrás de un tiempo nuevo que los protagonistas esperaran con impaciencia. Es una de las grandes incógnitas y atractivos para el

próximo Gran Premio de España. El proyecto de McLaren y Honda ha comenzado muy por debajo de las expectativas para sendas entidades de semejante prestigio y potencial. Hasta el momen-

to, las cuatro primeras carreras se han considerado una suerte de 'pretemporada' por Fernando Alonso, ciclo que debería haber terminado con el Gran Premio de Bahrein. Pero desde el propio

**EN DATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO  
1951  
GP ORGANIZADOS  
44 (25 EN MONTMELÓ)

LONGITUD  
4.655 METROS  
VUELTAS  
66

CURVAS (IZDA./DRCHA.)  
15 (8 DER. / 7 IZQ.)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
315 KM/H

RÉCORD VUELTA  
KIMI RAIKKONEN  
1:21.670.  
(2008)



Montmeló será un nuevo escenario para calibrar si Ferrari sigue acercándose a Mercedes.



## Circuito de Montmeló curva a curva

**1 2 3 Primera curva en zigzag** que se convierte en un embudo con todos los coches lanzados tras la salida, con frecuentes incidentes. En carrera se llega por encima de los 300 km/h a la primera frenada y reduce a casi 140 km/h. A continuación se acelera a fondo en una subida muy rápida de derechas hacia la curva Renault, usando toda la pista posible.

**4 Curva de Repsol**, se frena reduciendo a tercera, y donde se necesita amplitud de salida.

**5 Bajada bacheada**, se gana más tiempo frenando tarde. En la salida la velocidad rápidamente crece y se llega a una curva lenta de izquierdas en la que es posible adelantar, aunque corriendo muchos riesgos.

**6 7 8 Se acelera a fondo** través de una suave curva de izquierda para llegar a la frenada de la curva Würth,

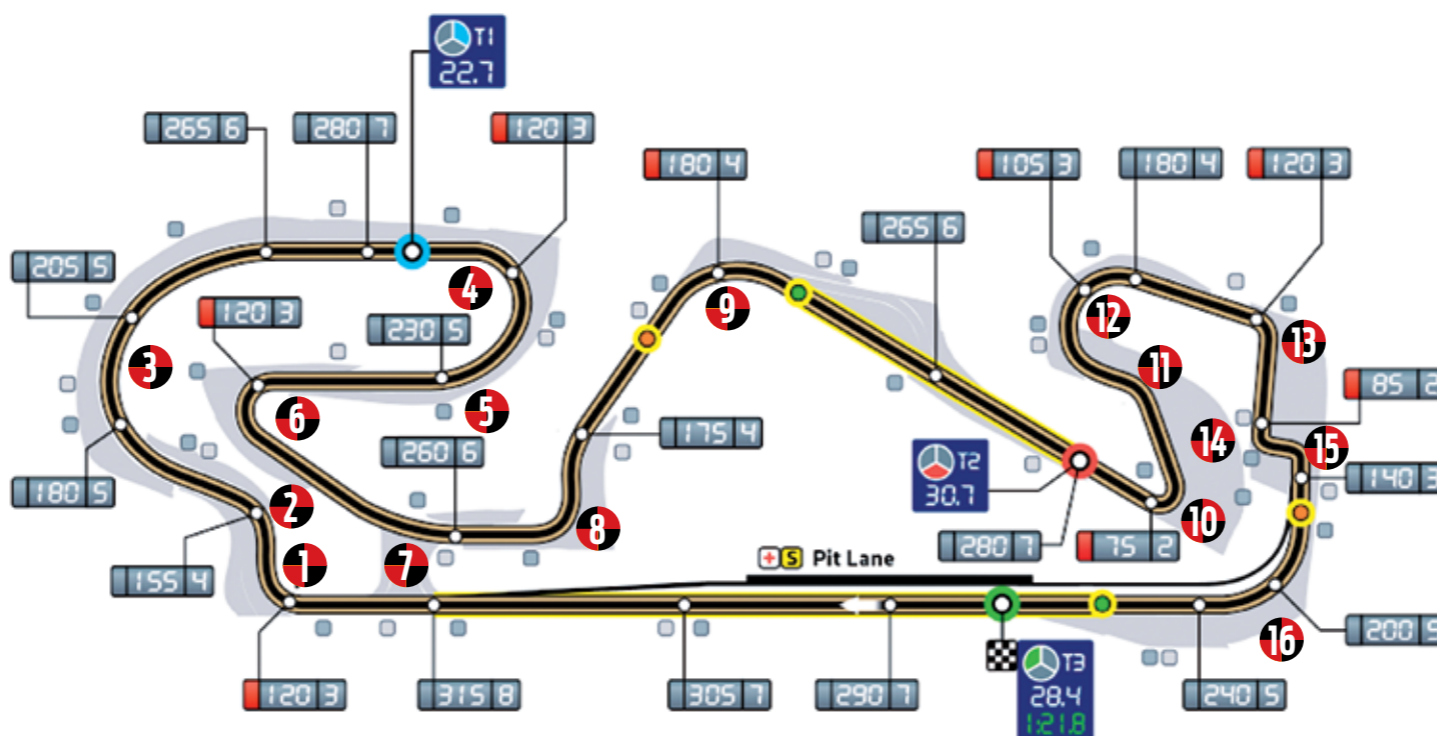
también de izquierdas, en la que se ha de girar muy rápidamente. El plano de salida es importante para lograr una rápida aceleración que permita subir fuerte y con velocidad hacia la rapidísima curva de CAMPSA.

**9 CAMPSA**. Curva de quinta velocidad y, para algunos, en sexta, ciega, de paso muy rápido, a casi 250 kilómetros por hora. La salida de ella resulta vital hacia la recta Nissan que llega a continuación.

**10 11 12 Curva de la Caixa**, es la más cerrada del circuito. Una frenada en la que se requiere un monoplaza equilibrado. Otro de los escasos puntos donde es posible el adelantamiento. Da paso a la zona más lenta del trazado, en subida. La curva Banc Sabadell (12) exige una frenada suave inicial, y la salida tiende a 'escupir' el monoplaza de atrás.

**13 14 15 En la primera se usa mucho el plano**. Las dos siguientes forman la chicane, en bajada, pero que exige buena tracción. La salida es importante para encarar a continuación la recta.

**16 A fondo, procurando cuidar las gomas delanteras** y con suavidad de dirección al trazar la curva, sobre el plano para la salida, que encara de nuevo la recta principal.



**HORARIOS**  
VIERNES, 8 DE MAYO  
1ª SESIÓN: 10:00-11:30  
2ª SESIÓN: 14:00-15:30  
SABADO, 9 DE MAYO  
1ª SESIÓN: 11:00-12:00  
CLASIFICATORIOS: 14:00  
DOMINGO 10 DE MAYO  
CARRERA: 14:00

Alonso y del equipo se deslita confianza ante el futuro que comienza en Montmeló. «Mi predicción es que en Barcelona veremos el primer gran paso» explicaba Alonso tras la última carrera, «mi otra predicción es que las tres próximas pruebas serán muy interesantes para nosotros. Soy optimista, aunque consciente de que todavía queda mucho por hacer», comentaba al incluir el Gran Premio de Mónaco como una posible sorpresa dada la menor incidencia de la potencia en el rendimiento de los monoplazas.

«Prometo a mis seguidores hacer todo lo posible para mejorar el rendimiento. Los pasos que hemos dado desde Melbourne apuntan en la dirección correcta. Estaremos trabajando a marchas forzadas para aumentar el rendimiento en Barcelona y las probabilidades indican que deberíamos lograrlo». Todo apunta a que así debería confirmarse en Montmeló. Pero las expectativas han de convertirse en realidad.

Entre 12 y 15 km/h de media más lento en velocidades punta, con unos 120 caballos de potencia de déficit, es

de esperar que equipo y fabricante nipón incorporen a su monoplaza las lecciones y experiencias de tan duro arranque con una progresiva y sostenida evolución. «Tenemos ya cierta consistencia en nuestro monoplaza, pero el conjunto (chasis y motor) aún no está maduro para rodar a su total capacidad», apuntaba Eric Boullier recientemente. La estrategia de McLaren y Honda está clara, «tenemos que limitar los daños asegurándonos de que progresamos consistentemente sin volvernos locos, si introducimos evoluciones y hay algún riesgo, podemos aceptarlo. Si no, no lo hacemos».

La pasada semana, el propio Eric Boullier confirmaba que el MP4-30 no sorprendería con una gran evolución de su unidad híbrida en la próxima carrera. «De Barcelona en adelante habrá mejoras de rendimiento regularmente, lo que significa Montmeló, Mónaco... todas las carreras hasta el parón veraniego. Estos días ya no existen esos paquetes de grandes cambios en los que se modifica todo, sino que tendremos una nueva base que nos permitirá lo-

# ALONSO Y MCLAREN PARECEN EN DISPOSICIÓN DE DAR UN PRIMER SALTO DE CALIDAD EN ESPAÑA. ASÍ LO ANUNCIÓ ALONSO EN SU TWITTER



## EN 2014 Mercedes, 'a su rollo'. Ferrari, en otro muy diferente

Con la victoria en el pasado Gran Premio de España, Mercedes conseguía cuatro dobles y cinco victorias en las carreras celebradas hasta el momento. Mercedes estaba a tres puntos de los 200.

Si se esperaba que la llegada a Europa hubiera permitido recortar terreno a los rivales del equipo alemán, nada más lejos de la realidad. Porque el dominio del W05 fue más contundente si cabe, asentando los temores de que Mercedes no iba a tener rival en toda la temporada. Como finalmente así fue.

Al menos, el duelo seguía igual de intenso entre Lewis Hamilton y Nico Rosberg, y Montmeló añadió más argumentos a la pugna. El viernes Hamilton no tuvo rival en su compañero, pero los papeles se invirtieron al día siguiente. Hasta el Q3, donde Hamilton logró la pole con una vuelta increíble cuando todo apuntaba a lo contrario. Un resultado que sería vital para la carrera.

En la prueba, cada piloto eligió una diferente estrategia con el neumático, cuyo rendimiento

por separado iba a confluir al final de gran premio, hasta el punto de que Rosberg llegó pegado a la caja de cambios de Hamilton, al que quizás hubiera adelantado de contar con una vuelta más. «No era lo suficientemente rápido, Nico fue más rápido», reconoció a final de la prueba, con la sensación de haber quitado a su compañero una victoria que parecía estar en manos del alemán durante todo el fin de semana. Sólo tres puntos separaron a ambos en la clasificación general del campeonato al terminar el Gran Premio de España.

Daniel Ricciardo completó el tercer puesto del podio, rodando casi en solitario, y el RB10 parecía haber dado un salto de competitividad al llegar a Europa. No fue el caso de Vettel, que comenzó desde la decimoquinta posición de parrilla, llevó a cabo una estrategia a tres paradas que le llevó a terminar por detrás de su compañero.

En cuanto a Ferrari, la cita de Montmeló significaba la primera aparición de Marco Mattiacci en los circuitos. Y se encontró que, al término de la carrera, Kimi Raikkonen fue doblado por los Mercedes. Y casi ocurre otro tanto con Fernando Alonso, que fue superado por el finlandés en los entrenamientos por primera vez en la temporada. Al final, ambos fueron sexto y séptimo respectivamente en una carrera que puso en evidencia el enorme retraso de Ferrari. Durante los entrenamientos, el F14T se antojaba un monoplaza inconducible. En la carrera no varió el panorama. Como prácticamente ocurrió durante toda la temporada



grar más rendimiento a corto plazo». En este contexto, que Fernando Alonso pueda entrar en el Q3 y en los puntos en Montmeló sería un gran éxito. Lo de ser doblados debería ya pasar a la historia.

Pero en esta edición, afor-

tunadamente, Fernando Alonso estará bien acompañado. Si un Gran Premio de España es un evento único para cualquier piloto español, para Carlos Sainz y Roberto Merhi más si cabe, porque será la primera par-

ticipación de los dos ante los suyos.

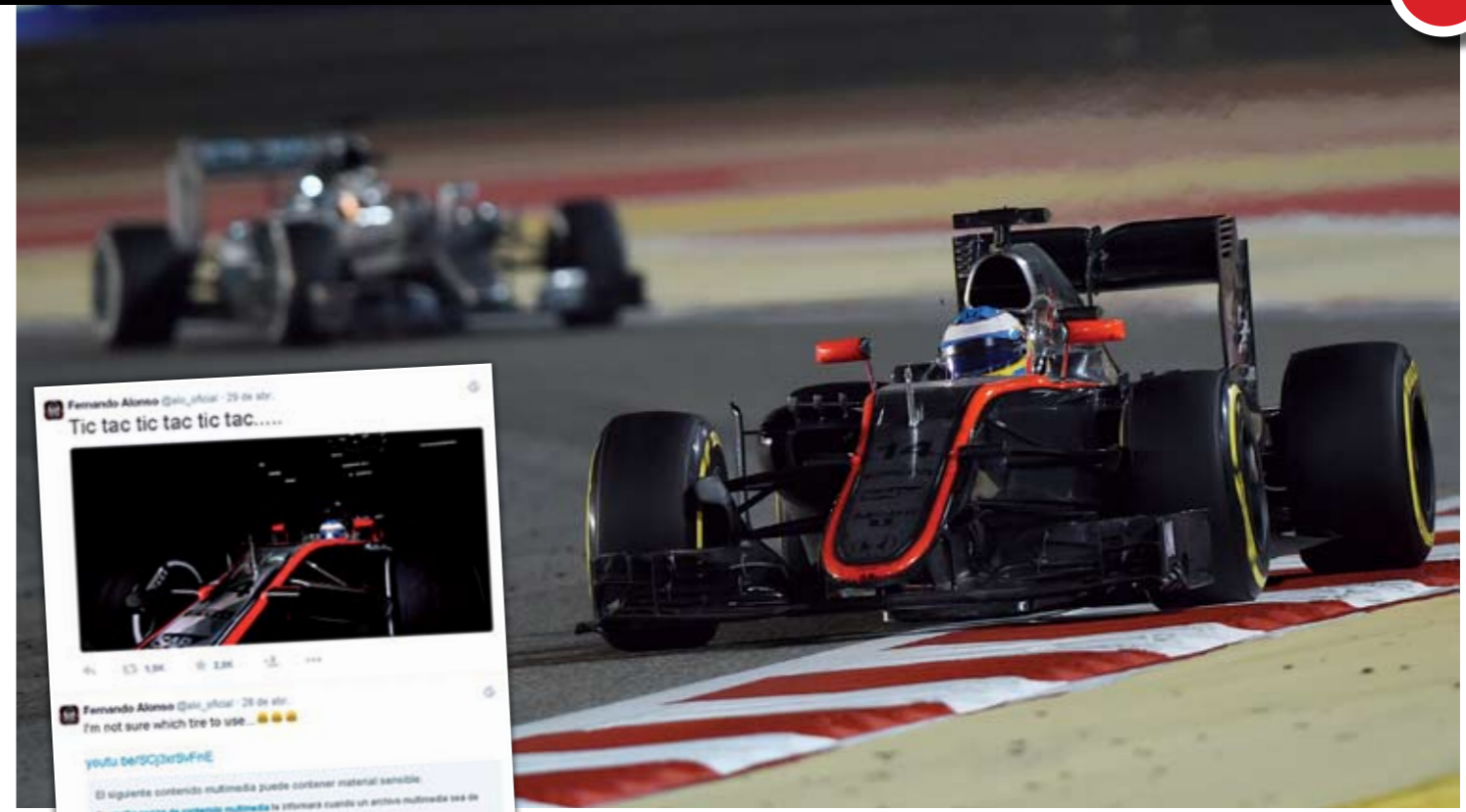
El madrileño llega avalado por su gran comienzo de temporada, en el que está superando las expectativas incluso del propio Helmut Marko. Con dos clasificacio-

nes dentro del Q3, dos llegadas a meta en los puntos, su gran remontada en Malasia y, sobre todo, una gran madurez dentro y fuera de la pista, Sainz encuentra fuertes bazas en el magnífico chasis de Toro Rosso, aunque lastrado por la debilidad mecánica de Renault en esta primera parte de la temporada.

En Bahrein, el equipo italiano andaba justo de unidades, y es de esperar que Renault consiga esa evolución en fiabilidad que ha prometido para este segundo ciclo. «Habrá alguna evolución aerodinámica, pero donde tenemos que mejorar es en el motor». Para Sainz no será fácil terminar la carrera. Lograrlo en los puntos tendría sabor a victoria en Montmeló.

En cuanto a Roberto Merhi, algunos rumores apuntan a que esta podría ser su última carrera en la Fórmula 1 si Manor encuentra otro piloto con respaldo económico. De momento, sería magnífico que Merhi pudiera contar con un monoplaza, cuando menos, a la altura del que maneja Will Stevens. El británico aporta unos tres millones de euros y dispone de un material más competitivo. Sólo hace falta repasar sus velocidades máximas en las tres carreras previas de la temporada. Para Merhi también sería un gran resultado completar la prueba bajo la bandera a cuadros como en todas sus apariciones hasta el momento.

Al margen del interés y atractivo que representa la participación de los pilotos españoles en Montmeló, la cita hispana abre otro capítulo en el duelo que mantienen Mercedes y Ferrari ¿Recortará diferencias el equipo italiano en la pista catalana? En 2014, el fabricante alemán llegaba con tres dobles y cuatro victorias en su haber. El paisaje es ligeramente diferente al de la pasada temporada, en la que pronto se evaporaron las expectativas de que algún equipo -Red Bull en su caso-



Carlos Sainz y Roberto Merhi correrán por primera vez apoyados por el público español. Para ambos Montmeló será una carrera especial.



podiera truncar el dominio de Mercedes, que se mantuvo de forma aplastante durante toda la temporada. Este año, sin embargo, se presentan opciones más realistas para que el fabricante alemán pueda ser nuevamente derrotado por Ferrari.

Montmeló es un trazado exigente con la degradación de neumático, y en este apar-

tado el SF15 T podría aprovechar sus virtudes en carrera. Aunque el W06 disfruta de una superior potencia a una vuelta en entrenamientos, el domingo resulta más crítico para la gestión del neumático por su mayor carga aerodinámica. Por contra, el monoplaza italiano genera menos temperatura a una vuelta, pero alarga la vida del neumáti-

co en carrera. Y con agresivas estrategias de carrera de la Scuderia, ya hemos visto en peligro a Rosberg.

«Cada carrera ha significado un paso hacia adelante de Ferrari», explicaba Toto Wolff la pasada semana, «su ritmo de desarrollo ha sido impresionante durante el invierno y en las últimas tres pruebas, es un gran desafío para no-

sotros». Si el equipo italiano también lograra acortar diferencias con las evoluciones aerodinámicas a introducir en Montmeló, quizás pueda volver a ganar en la pista de su última victoria, con Fernando Alonso en 2013. Dadas las circunstancias, quizás no para el piloto español, pero nada sería mejor para el presente campeonato.

WEC SPA-FRANCORCHAMPS



El equipo formado por Fassler, Lotterer y Treluyer logró para Audi la victoria en la carrera de resistencia de Spa.

## Audi bate de nuevo a Porsche en otra batalla épica

Marcel Fassler, Andre Lotterer y Benoit Treluyer consiguieron en el mítico circuito belga de Spa su segunda victoria en el Mundial de Resistencia tras imponerse con el R-18 e-tron dotado de especificaciones para Le Mans —el principal cambio tiene que ver con la aerodinámica, que reduce la carga a alta velocidad—

ley y Mark Webber—, Audi sacaba más partido de sus Michelin con el doble 'stint' protagonizado por Lotterer a mitad de carrera, lo que acabaría situando al R18 e-tron más veloz, pilotado a continuación por Treluyer, en el primer puesto de la clasificación al filo de la cuarta hora, coincidiendo con el doble 'stint', más len-

líder, hasta ver agitarse la bandera ajedrezada ante su R18.

Pese a la decepción en Porsche, el rendimiento de los 919 Hybrid sigue sorprendiendo, pues la segunda unidad, pilotada por Webber y compañía, entró a sólo una vuelta de los vencedores y completaba el podio, mientras que la cuarta plaza era

MOTOS JEREZ

## Lorenzo domina de principio a fin

Jorge Lorenzo ha vuelto y lo ha hecho en el mejor de los escenarios posibles. El piloto español, ausente en el podio en las tres primeras citas del Mundial, dominó de principio a fin en el Gran Premio de Jerez. Lo hizo primero en los entrenamientos oficiales y posteriormente en una carrera que completó en solitario con su Yamaha.

Por detrás, el vigente campeón, Marc Márquez (Honda), aguantó estoicamente el dolor de su dedo meñique, operado la semana pasada, y firmó un más que meritorio segundo puesto. Esta vez no hubo

En Moto2 el triunfo fue para el alemán Jonas Folger, por delante del francés Johann Zarco y del español Tito Rabat. El también español Alex Rins se fue al suelo en la última vuelta tras tocarse con Rabat cuando luchaban por la segunda plaza. Zarco se mantiene al frente de la clasificación con 73 puntos, por 57 de Folger y 49 de Rins, que se quedó sin puntuar en Jerez.

Por último en Moto3, y tras una apasionante última vuelta, con constantes cambios en la cabeza, la victoria fue finalmente para el británico Danny



Jorge Lorenzo volvía a subir a lo más alto del podio, acompañado por Márquez y su compañero Rossi.

duelo directo con Valentino Rossi (Yamaha), que fue poco a poco recortando tiempos, pero no llegó a poner nervioso al español. El italiano completó el podio y se mantiene como líder al frente del Campeonato del Mundo con 82 puntos. Segundo es Andrea Dovizioso (Ducati) con 67, cinco puntos más que Lorenzo. Márquez es cuarto con 56.

Kent, seguido del luso Miguel Oliveira y del sudafricano Brad Binder. El joven francés Fabio Quartararo lo intentó a la desesperada en la famosa curva 13 del trazado andaluz, pero se pasó de frenada en una maniobra arriesgada y, tras tocarse con Oliveira, fue cuarto. El Mundial lo encabeza destacado Kent con 91 puntos.

WTCC HUNGARORING



## Citroën y Honda se reparten los éxitos en Hungría

José María 'Pechito' López se mantiene al frente de la general tras las dos mangas de Hungaroring, de donde el piloto argentino de Citroën salió con un nuevo triunfo en su haber. López, que había conseguido el segundo mejor tiempo en los entrenamientos para la primera carrera, tendría que vérselas con su rival más duro, pues su compañero Yvan Muller había firmado la 'pole', pero tras la segunda salida —en la primera se adelantaron varios coches y los comisarios decidieron que se repitiera— el francés fue adelantado por 'Pechito' antes de la primera curva, en la que Loeb y Ma Qing Hua, con los otros dos C-Elysee oficiales, se estorbaron mutuamente y permitieron que saltase a la tercera posición el Chevrolet de Campos Racing pilotado por Hugo Valente. El portugués, muy centrado, se mantendría ahí hasta el final, asegurando un podio que, a la vista de la superioridad del equipo Citroën, sabe a victoria. Por delante, José María López llevaba su coche hasta la victoria, seguido a casi cuatro segundos por Muller, que daba a la escuadra francesa el doblete. Pero la segunda manga tendría un color bien distinto, lo que se evidencia

con un dato sorprendente: ningún Citroën se metió en el cuarteto de cabeza, pues el primer C-Elysee fue el de Sebastien Loeb, quinto a 11 segundos del ganador. Y por detrás, su compañero López, que con ese resultado aparentemente pobre sumaba puntitos importantes para mantener el liderato.

Por delante, el piloto privado Norbert Michelisz confirmaba que se puede ser profeta en tu tierra, pues el húngaro, que salía desde la 'pole' con su Civic, conservaba el primer puesto durante toda la carrera y daba finalmente a Honda la primera victoria de la temporada. El podio se completaba con otros dos 'independientes', pues la segunda plaza era para Tom Coronel —a 7 segundos— y la tercera, para su compañero Tom Chilton —otros 2 segundos más atrás—, ambos al volante de un Chevrolet Cruze, mientras la primera máquina oficial, el Honda de Tiago Monteiro, aparecía en el cuarto puesto, por delante de los Citroën de Loeb, López y Muller.

Tras la cita de Hungaroring, López es líder con 130 puntos, seguido por Loeb y Muller, con 96 y 86 puntos, respectivamente. Cuarto, Monteiro con 58.

DTM HOCKENHEIM

## Victorias de Green y Ekstrom con el Audi A5 en la primera cita del año

No podía empezar mejor la temporada del Alemán de Turismos para Audi, que en la ya clásica cita inaugural del circuito de Hockenheim cosechaba un doble triunfo. En la primera carrera, disputada el sábado, el británico Jamie Green ponía fin con su A5 a dos años sin victorias dominando de principio a fin. Green partía desde la 'pole' en la manga de 40 minutos y aprovechaba los primeros tres giros para hacerse con una ventaja sobre el pelotón superior a los tres segundos, aunque un largo periodo con el 'safety car' en pista a raíz del accidente de Daniel Juncadella redujo al mínimo la diferencia de Green sobre el resto, lo que obligó al de Audi a intensificar el ritmo en la segunda parte de carrera. Finalmente, Green pasaba por meta en la primera posición, seguido por los Mercedes-Benz de Pascal Wehrlein y Paul Di Resta, que entraron respectivamente a 2 y 3 se-

disputada bajo la lluvia, terminaría también con un Audi en el primer puesto, aunque en esta ocasión el del sueco Mattias Ekstrom, que partiendo desde la segunda posición de la parrilla tardó menos de una vuelta en hacerse con el mando del pelotón, una vez superado el BMW de

variaría cuando una lluvia fina puso el asfalto de lo más delicado al filo del ecuador de la carrera, de una hora. Además, el sueco parecía más tranquilo por saber que llevaba 'guardaespaldas', pues tras él, a unos 7 segundos, venía su compañero en el equipo Abt, el italiano Edoardo



Mattias Ekstrom logró vencer el domingo, en una carrera marcada por la lluvia.



Jamie Green, a la derecha, logró la primera victoria de Audi este año en el DTM, en la carrera del sábado. Abajo Gary Paffett, con Mercedes, que fue tercero el domingo.



gundos, precediendo a un trío de Audi.

La carrera del domingo, de larga duración y

Marco Wittmann. A partir de ese momento Ekstrom fue acrecentando la diferencia, y la tendencia no

Mortara, que lograría finalmente la segunda plaza para firmar el primer doblete de Audi este año. El podio se completaba con el Mercedes-Benz de Gary Paffett, mientras que los BMW mostraban un rendimiento algo mejor que en la primera manga al meterse los M4 de Tomczyk y Wittmann, respectivamente, en los puestos cuarto y quinto.



La marca de los aros se impuso a los coches de Porsche; el de Dumas, Jani y Lieb llegó en segunda posición a sólo 13 segundos de la cabeza.

al Porsche 919 Hybrid de Romain Dumas, Neel Jani y Marc Lieb, que atravesó la meta a 13 segundos. Sólo una muestra de la intensa lucha vivida en las seis horas de la prueba, segunda de la temporada.

La igualdad fue tal que las diferencias vinieron marcadas, sobre todo, por los neumáticos, pues si los Porsche se manifestaron un poco más rápidos a un 'stint'—el mejor tiempo en los entrenamientos había sido para el 919 de Timo Bernhard, Brendon Hart-

to, de Lieb y su Porsche. A partir de ese momento, los dos coches se mantuvieron casi a la vista en todo momento, protagonizando pugnas espectaculares. De hecho, Jani devolvía a Porsche la primera plaza en la penúltima hora, aunque era sólo un espejismo, porque Audi seguía sacando más partido de sus gomas y alargando hasta lo imposible el último doble 'stint' ahorra tiempo en boxes, justo el necesario para que Treluyer afrontase la recta final de la animada carrera como

para otro Audi, en manos de Albuquerque, Bonanomi y Rast, y ya a dos vueltas.

Toyota, que en determinadas fases de la prueba metió sus TS040 Hybrid en lo más crudo de la pelea, debía conformarse al final con la quinta posición —a tres vueltas— lograda por el coche de Wurz, Sarrazin y Conway, justo por delante, respectivamente, de las terceras unidades de Porsche y Audi, el primero pilotado por Hulkenberg, Bamber y Tandy, y el segundo por Di Grassi, Duval y Jarvis.







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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Peugeot models like A6 Avant, A7 Sportback, A8 3.0 TDI, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various BMW models like 1 Series, 2 Series, 3 Series, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Citroën models like C-Zero, C1, C3, C4, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Chevrolet models like Spark, Aveo, Cruze, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Bentley models like Continental GT, Continental GT Convertible, etc.

PEUGEOT CAMPAÑA Y DESCUENTO Hasta el 15 de junio la marca francesa ofrece el mantenimiento del vehículo con lubricantes Total por 149 euros. Una puesta a punto que añade 'Peugeot Franquicia', que supone hasta 250 euros (IVA incluido) de descuento en la factura de una reparación que, total o parcialmente, deba pagar el cliente.

PEUGEOT Bola y partido para el 108 Desde 13.200 euros Una serie especial, denominada Open, apoya la relación de la marca con el tenis y su patrocinio del Trofeo Conde de Godó, que se acaba de celebrar. Disponible en carrocería berlina (13.200 €) y descapotable (14.350 €) parte del acabado Allure, que se complementa con elementos como el contorno de lunas cromado, las lunas traseras sobretintadas en el descapotable o las llantas de aleación de 15 pulgadas. También marcan la diferencia del Peugeot 108 Open el difusor trasero con embellecedor de escape central, los distintivos en las puertas delanteras, maletero y



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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Citroën models like C-Zero, C1, C3, C4, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km). Lists various Chevrolet models like Spark, Aveo, Cruze, etc.

"Comparador gratuito de precios de coches nuevos" en distintos concesionarios Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo. Siguenos en: www.cochesyconcesionarios.com 902 363 167

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

CITROËN

CLIMATIZACIÓN A PUNTO

Los paquetes Basic (45 €), Quality (74 €) y Premium (90 €), más la revisión sin coste del sistema de aire acondicionado...



climatización que ofrece Citroën para que sus coches estén a punto este verano. Además, se sortean diez Up Move™ entre las reservas recibidas antes del 30 de junio.

MERCEDES Clase C: más para elegir

Tres nuevas versiones, disponibles en carrocería sedán y familiar, amplían la Clase C. Se trata del C450 AMG, desarrollado por AMG y la llegada del sistema de tracción total 4Matic al C220 BlueTEC...

GAMA Y PRECIOS

Table with columns: Model, Berlina, Estate. Lists prices for C220d 4MATIC, C450 AMG 4MATIC, and C350e.



Llegan tres opciones mecánicas nuevas

primer híbrido enchufable de su categoría, que no de la marca, que ofrece una potencia combinada de 280 caballos y cambios 7G-Tronic Plus; puede recargar baterías en un enchufe doméstico y circular hasta 31 kilómetros sin consumir carburante.

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). Rows include models like G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop, G KUGA 1.5 EcoBoost 180 4x4 A-S-5 Titanium, G I10 1.0 Terno BE 5p, etc.

Honda logo and text: Importador: Honda Automóviles España S.A. C/ Olinia, 116. Bld. Bax 08011 (Par. de Llobregat) (Barcelona). Teléfono: 902 44 64 66. G. asamblea@hondaeuropa.com. Web: www.hondae.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like E JAZZ 1.3 i-VTEC iMA COMFORT CVT 5p, E JAZZ 1.3 i-VTEC iMA ELEGANCE CVT 5p, E JAZZ 1.6 i-VTEC COMFORT PLUS 5p, etc.

Hyundai logo and text: Importador: Hyundai Motor España S.A. C/ Quintanapalla, 2 28020 Madrid. Teléfono: 905 60 00 00. Red de post-venta: 180 puntos de asistencia al cliente en España. Garantía: 5 años o 100.000 km. Web: www.hyundai.es

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 IX35 2.0 CRD 184cv SLE 4x2 5p, D IX35 2.0 CRD 184cv SLE 4x4 5p, D IX35 2.0 CRD 184cv SLE Sky 4x2 5p, etc.

Infiniti logo and text: Importador: Infiniti Spain C/ Antoni Maura, 18 28120 Madrid. Teléfono: 902 28 00 00. Red de post-venta: 32 puntos de asistencia al cliente en España. Garantía: 3 años o 100.000 km. Web: www.infiniti.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like G Q60 3.7 V6 VVEL GT COUPE AUTO 2p, G Q60 3.7 V6 VVEL S COUPE AUTO 2p, G Q60 3.7 V6 VVEL S PREMIUM COUPE AUTO 2p, etc.

Jeep logo and text: Importador: Importador Fiat Auto España S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27500. 28894 Alcalá de Henares (Madrid). Teléfono: 918575 700. Red de post-venta: 70 puntos de asistencia al cliente en España. Garantía: 3 años o 100.000 km. Web: www.jeep.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D RENEGADE 1.6 Mjet Limited 4x2 5p, D RENEGADE 1.6 Mjet Longitude 4x2 5p, D RENEGADE 1.6 Mjet Opening Edition 4x2 5p, etc.

Kia logo and text: Importador: Kia Motor Iberia S.L.U. C/ Aradur Sagua, 16 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 905 76 46 46. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de post-venta: 122 puntos de asistencia al cliente en España. Web: www.kia.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like G PICANTO 1.0 CVT 69CV Basic 3p, G PICANTO 1.0 CVT 69CV Concept 3p, G PICANTO 1.0 CVT 69CV Urban 3p, etc.

Lada logo and text: Importador: Automóviles Rusos S.A.U. Avda Virgen Inmaculada, 196 Pl. V. Miraflores 24001 León. Teléfono: 905 20 20 44. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de post-venta: 32 puntos de asistencia al cliente en España. Web: www.lada-voz.com

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like G 4x4 L16 8v 4x4 3p, G PRIORA 1.6L 8v 5 puertas Luxe 5p, G PRIORA 1.6L 8v Familia Luxe 5p, etc.

Lamborghini logo and text: Importador: Lamborghini Madrid, Vía de los Castellanos, 9 28274 Pozuelo de Alarcón (Madrid). Teléfono: 907 54 00 00. Red de post-venta: 10 puntos de asistencia al cliente en España. Web: www.lamborghini.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like G HURACAN PL610 4-2p, G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4-2p, G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4 Roadster 2p, etc.

Lancia logo and text: Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona km 27500, 28894 Alcalá de Henares (Madrid). Teléfono: 918575 700. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de post-venta: 76 puntos de asistencia al cliente en España. Web: www.lancia.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D YPSILON 1.3 Elefantino Multijet II S&S 5p, D YPSILON 1.3 Elite Multijet II 5p, D YPSILON 1.3 Elite Multijet II 5p, etc.

Land Rover logo and text: Importador: Land Rover España S.L. Paseo de la Castellana, 130 28046 Madrid. Teléfono: 90 76 10 10. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de post-venta: 70 puntos de asistencia al cliente en España. Web: www.landrover.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D DEFENDER 90 SW E 3p, D DEFENDER 90 SW SE 3p, D DEFENDER 90 SW SE 3p, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Range Rover, Mazda, and Lexus.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Mercedes, Audi, and BMW.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like D E220 BlueTEC Avantgarde Estate 5p, D E220 BlueTEC Elegance Estate 5p, etc.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S VISIA 4x2 5p, G QASHQAI 1.6 DIG-T S&S VISIA 4x2 5p, etc.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Excellence 5p	27950	6.1	140	
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Excellence 5p	27950	6.1	140	
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Selective 5p	25550	6.1	140	
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Excellence Auto Ilimita 18 5p	30309	7	140	
G ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/V Excellence 5p	30450	7	200	
G ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/V Excellence 5p	30450	7	200	
G ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo GLP Selective 5p	27150	8.6	140	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Excellence Auto 5p	26.000	5.1	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Crosscity 5p	24.860	4.3	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Excellence 5p	24.760	4.3	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Selective 5p	22.790	4.1	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 Selective Auto 5p	24.005	4.9	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence 5p	27.320	4.7	136	
D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Selective 5p	25.333	4.5	136	
G MOKKA 1.4 T 4x2 Excellence Auto 5p	25.635	6.8	140	
G MOKKA 1.4 T 4x2 S&S Excellence 5p	23.460	6	140	
G MOKKA 1.4 T 4x4 S&S Excellence 5p	21.075	6.4	140	
L MOKKA 1.4 T GLP 4x2 Selective 5p	23.450	7.7	140	
D ANTERA 2.2 CDTI 163 CV Excellence 4x4 Auto 5p	39.488	8	163	
D ANTERA 2.2 CDTI 163 CV Selective 4x4 Auto 5p	36.344	8	163	
D ANTERA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x2 5p	31.568	6.1	163	
D ANTERA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x4 5p	34.107	6.4	163	
D ANTERA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Excellence 4x4 5p	37.192	6.4	163	
D ANTERA 2.2 CDTI 184 CV Excellence 4x4 Auto 5p	40.199	8	184	
D ANTERA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4 5p	37.967	6.4	184	
G ANTERA 2.4 16V Selective 4x2 5p	27.744	8.8	167	



Fabricante/Importador: Peugeot España S.A. Calle de Puerto Sempé, 8. 28033 Madrid. Teléfono: 91 417 0100. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 594 puntos de asistencia en España. Web: [www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

E Lion 5p	30.190	6.7	
G 108 1.0i VTI 68 ET65 5p	14.520	4.3	82
G 108 1.0i VTI 68 ET65 5p	13.150	4.2	69
G 108 1.2 PureTech 82 5p	12.600	4.3	82
G 108 1.0i Allure 1.0i VTI 68 ET65 5p	15.370	4.2	69
G 108 1.0i Allure 1.2 PureTech 82 5p	14.820	4.3	82
D 208 3P ACCESS 1.4 HDI 68 5p	14.950	3.8	68
D 208 3P ALLURE 1.6 BlueHD 120 3p	19.480	3.6	120
D 208 3P ALLURE 1.6 e-HDI 92 3p	18.480	3.8	92
D 208 3P LIKE 1.4 HDI 68 5p	14.590	3.8	68
D 208 3P ACCESS 1.0L PureTech 68 3p	12.840	4.3	68
D 208 3P ACCESS 1.2L PureTech 82 3p	13.640	4.5	82
D 208 3P ACTIVE 1.0L PureTech 68 3p	14.340	4.3	68
D 208 3P ALLURE 1.6 VTI 120 3p	17.880	5.6	120
D 208 3P LIKE 1.0L PureTech 68 3p	12.840	4.3	68
D 208 3P 200cv 3p	23.130	5.9	200
D 208 3P ACCESS 1.4 HDI 68 5p	15.090	3.8	68
D 208 3P ACTIVE 1.4 e-HDI 68 FAP B.Li on 5p	17.230	3.4	68
D 208 3P ACTIVE 1.6 e-HDI 92 ET66 5p	17.940	3.8	92
D 208 3P ALLURE 1.6 BlueHD 120 5p	19.780	3.6	120
D 208 3P ALLURE 1.6 e-HDI 92 5p	18.780	3.8	92
D 208 3P ALLURE 1.6 e-HDI 92 ET66 5p	19.280	3.8	92
D 208 3P BUSINESS LINE 1.4 HDI 68 5p	16.180	3.8	68
D 208 3P LIKE 1.4 HDI 68 5p	15.090	3.8	68
D 208 3P STYLE 1.4 HDI 68 5p	16.840	3.8	68
D 208 3P STYLE 1.6 e-HDI 92 5p	17.690	3.8	92
D 208 3P ACCESS 1.0L PureTech 68 5p	13.340	4.3	68
D 208 3P ACTIVE 1.2L PureTech 82 5p	14.140	4.5	82
D 208 3P ACCESS 1.2L PureTech 82 S&S ET65 5p	16.390	4.1	82
D 208 3P ALLURE 1.2L PureTech 82 5p	16.980	4.5	82
D 208 3P ALLURE 1.6 VTI 120 5p	18.180	5.6	120
D 208 3P BUSINESS LINE 1.0 VTI 5p	14.600	4.3	68
D 208 3P LIKE 1.0L PureTech 68 5p	13.340	4.3	68
D 208 3P STYLE 1.2L PureTech 82 5p	15.890	4.5	82
D 207 CC 1.6 VTI 162 2p	24.490	6.8	112
D 207 CC 1.6 VTI 162 2p	22.790	6.4	120
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92 5p	18.950	4	92
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92 ET66 5p	19.540	3.8	92
D 2008 Allure 1.6 BlueHD 120 5p	21.950	3.7	120
D 2008 Allure 1.6 e-HDI 92 5p	21.050	4	92
D 2008 Access 1.2 PureTech 82 5p	15.450	4.9	82
D 2008 Active 1.2 PureTech 110 S&S 5p	18.350	4.7	110
D 2008 Active 1.2 PureTech 82 ET65 S&S 5p	17.050	4.8	82
D 2008 Active 1.2 VTI 82 5p	17.480	4.9	82
D 2008 Allure 1.2 PureTech 110 S&S 5p	20.450	4.7	110
D 308 5p Access 1.6 e-HDI 115 5p	21.050	3.7	115
D 308 5p Access 1.6 HDI 92 FAP 5p	19.650	3.7	92
D 308 5p Active 1.6 BlueHD 120 5p	23.100	3.1	120
D 308 5p Active 1.6 e-HDI 115 5p	22.700	3.7	115
D 308 5p Active 1.6 HDI 92 FAP 5p	21.300	3.7	92
D 308 5p Allure 1.6 e-HDI 115 5p	24.550	3.8	115
D 308 5p Allure 1.6 HDI 92 5p	23.150	3.8	92
D 308 5p Allure 2.0 BlueHD 150 5p	26.400	4	150
D 308 5p Allure 2.0 BlueHD 150 EAT6 5p	27.600	4.1	150
D 308 5p B.Li Line 1.6 BlueHD 120 5p	22.000	3.1	120
D 308 5p Business Line 1.6 e-HDI 115 5p	21.600	3.7	115
D 308 5p Business Line 1.6 HDI 92 5p	20.200	3.7	92
D 308 5p GT Line 1.2 PureTech 130 S&S 5p	24.850	4.8	130
D 308 5p GT Line 1.2 PureTech 130 S&S EAT6 5p	26.050	5.2	130
D 308 5p Style 1.2 PureTech 110 S&S 5p	21.250	4.6	110
D 308 5p Style 1.2 PureTech 130 S&S 5p	22.150	4.6	130

G 308 5p Style 1.2 PureTech 130 S&S EAT6 5p	23.350	4.6	130
G 308 5p GT 205 5p	29.250	5.6	205
G 308 5p Access 1.2 PureTech 110 S&S 5p	18.950	4.6	110
G 308 5p Access 1.2 PureTech 82 5p	17.050	5	82
G 308 5p Active 1.2 PureTech 110 S&S 5p	20.600	4.6	110
G 308 5p Active 1.2 PureTech 130 S&S 5p	21.500	4.7	130
G 308 5p Allure 1.2 PureTech 110 S&S 5p	22.450	4.6	110
G 308 5p Allure 1.2 PureTech 130 S&S 5p	23.350	4.8	130
G 308 5p Allure 1.2 PureTech 130 EAT6 5p	24.450	5.1	130
G 308 5p B.Li Line 1.2 PureTech 110 5p	19.600	4.6	110
D 308 308 SW Business Line 1.6 BlueHD 120 5p	22.800	3.2	120
D 308 SW Access 1.6 e-HDI 115 5p	21.850	3.7	115
D 308 SW Access 1.6 HDI 92 5p	20.450	3.9	92
D 308 SW Active 1.6 BlueHD 120 5p	23.900	3.2	120
D 308 SW Active 1.6 e-HDI 115 5p	23.500	3.7	115
D 308 SW Active 1.6 HDI 92 FAP 5p	22.100	3.9	92
D 308 SW Active 2.0 BlueHD 150 5p	25.350	3.9	150
D 308 SW Allure 1.6 e-HDI 115 5p	25.550	3.8	115
D 308 SW Allure 2.0 BlueHD 150 5p	27.400	4	150
D 308 SW Allure 2.0 BlueHD 150 EAT6 5p	28.600	4.2	150
D 308 SW Business Line 1.6 e-HDI 115 5p	22.400	3.7	115
D 308 SW Business Line 1.6 HDI 92 5p	21.000	3.9	92
D 308 SW GT 180 EAT6 5p	32.650	4.1	180
D 308 SW GT Line 2.0 BlueHD 150 5p	28.900	4	150
D 308 SW Style 1.6 BlueHD 120 EAT6 5p	25.550	3.7	120
D 308 SW Style 1.6 e-HDI 115 5p	24.250	3.7	115
G 308 5p Style 1.2 PureTech 130 S&S EAT6 5p	24.250	4.7	130
G 308 5p Style 1.2 PureTech 110 5p	19.750	4.7	110
G 308 5p Active 1.2 PureTech 130 S&S 5p	22.300	4.9	130
G 308 5p Active 1.2 PureTech 130 EAT6 5p	23.500	5.1	130
G 308 SW B.Li Line 1.2 PureTech 110 5p	20.300	4.7	110
G 308 SW GT 205 5p	30.250	5.8	205
G 308 SW GT Line 1.2 PureTech 130 S&S 5p	25.850	5	130
G 308 SW GT Line 2.0 BlueHD 150 S&S EAT6 5p	27.500	5.2	150
G 308 SW Style 1.2 PureTech 110 S&S 5p	22.150	4.7	110
G 308 SW Style 1.2 PureTech 130 S&S 5p	23.050	4.7	130
D 3008 Allure 1.6 BlueHD 120 FAP 5p	24.840	4.1	120
D 3008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Li on 5p	29.070	4.1	120
D 3008 Allure 2.0 BlueHD 150 FAP 5p	29.570	4.3	150
D 3008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático 5p	32.540	5.5	160
D 3008 Style 1.6 BlueHD 120 FAP 5p	26.450	4.1	120
D 3008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Li on 5p	27.030	4.2	115
D 3008 Style 2.0 BlueHD 150 FAP 5p	28.610	5.3	150
E 3008 Hybrid4 5p	35.400	3.8	200
G 3008 Access 1.6 VTI 120 5p	22.040	6.7	120
G 3008 Allure 1.6 THP 155 5p	28.220	6.7	156
G 3008 Allure 1.6 THP 155 Automático 5p	30.220	7.6	156
G 3008 Style 1.6 VTI 120 5p	23.730	6.7	120
D 508 Access 1.6 e-HDI 115 4p	27.220	4.2	115
D 508 Active 1.6 e-HDI 115 4p	28.820	4.2	115
D 508 Active 1.6 HDI 115 ET66 4p	29.120	4.2	115
D 508 Active 2.0 HDI 140cv 4p	30.270	4.6	140
D 508 Allure 1.6 e-HDI 115cv 4p	31.420	4.2	115
D 508 Allure 1.6 e-HDI 115cv ET66 4p	31.720	4.2	115
D 508 Allure 2.0 BlueHD 150cv 4p	34.070	4.2	150
D 508 Allure 2.0 BlueHD 180 Autom. 4p	36.520	4.4	180
D 508 Allure 2.0 BlueHD 180 Autom. 4p	40.070	4.4	180
D 508 GT Line 1.6 e-HDI 115cv 4p	33.020	4.2	115
D 508 GT Line 2.0 BlueHD 150cv 4p	35.670	3.9	150
D 508 Active 1.6 THP 165 S&S 4p	29.470	5.8	165
D 508 Allure 1.6 THP 165 S&S Autom. 4p	34.020	5.8	165
D 508 GT Line 1.6 THP 165 S&S Autom. 4p	35.620	5.8	165
D 508 RXH 2.0 HDI Hybrid4 200 cv 5p	39.850	4.6	180
E 3008 Style 1.6 VTI 120 5p	23.730	6.7	120
G 3008 Style 1.6 VTI 120 5p	23.730	6.7	120
G 3008 Style 1.6 e-HDI 115 4p	21.998	9.8	440
G 3008 Style 1.6 e-HDI 115 4p	21.998	9.8	440
D 508 Active 1.6 e-HDI 115 4p	28.820	4.2	115
D 508 Active 1.6 HDI 115 ET66 4p	29.120	4.2	115
D 508 Active 2.0 HDI 140cv 4p	30.270	4.6	140
D 508 Allure 1.6 e-HDI 115cv 4p	31.420	4.2	115
D 508 Allure 1.6 e-HDI 115cv ET66 4p	31.720	4.2	115
D 508 Allure 2.0 BlueHD 150cv 4p	34.070	4.2	150
D 508 Allure 2.0 BlueHD 180 Autom. 4p	36.520	4.4	180
D 508 GT Line 1.6 e-HDI 115cv 4p	33.020	4.2	115
D 508 GT Line 2.0 BlueHD 150cv 4p	35.670	3.9	150
D 508 Active 1.6 THP 165 S&S 4p	29.470	5.8	165
D 508 Allure 1.6 THP 165 S&S Autom. 5p	35.520	5.8	165
D 508 GT Line 1.6 THP 165 S&S Autom. 4p	35.620	5.8	165
D 508 RXH 2.0 HDI Hybrid4 200 cv 5p	43.800	4	200
E 3008 Style 1.6 VTI 120 5p	23.730	6.7	120
G 3008 Style 1.6 VTI 120 5p	23.730	6.7	120
G 3008 Style 1.6 e-HDI 115 5p	21.300	4.3	115
D 508 SW Access 1.6 e-HDI 115 5p	30.020	4.3	115
D 508 SW Active 1.6 e-HDI 115cv 5p	30.320	4.3	115
D 508 SW Active 2.0 HDI 140cv 5p	31.470	4.6	140
D 508 SW Allure 1.6 e-HDI 115cv 5p	32.920	4.3	115
D 508 SW Allure 1.6 e-HDI 115cv ET66 5p	33.220	4.3	115
D 508 SW Allure 2.0 BlueHD 150 5p	35.570	4.2	150
D 508 SW Allure 2.0 BlueHD 180 Autom. 5p	38.020	4.6	180
D 508 SW GT 2.0 BlueHD 180 Autom. 5p	41.570	4.6	180
D 508 SW GT Line 1.6 e-HDI 115cv 5p	34.520	4.3	115
D 508 SW GT Line 2.0 BlueHD 150 5p	37.170	3.9	150
D 508 SW Allure 1.6 THP 165 S&S 5p	30.670	5.8	165
D 508 SW Allure 1.6 THP 165 S&S Autom. 5p	35.520	5.8	165
D 508 SW GT Line 1.6 THP 165 S&S Autom. 5p	37.120	5.8	165
D 5008 Access 1.6 BlueHD 120 FAP 5p	25.280	4.2	1

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

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







## LA CAPACIDAD DEL MALETERO ¿ES FIABLE?

Pedro López

En ocasiones veo en sus pruebas capacidades de maletero que luego no parecen ser tan reales en la práctica. ¿Cómo miden realmente el volumen del espacio de carga? ¿Tienen en cuenta la rueda de repuesto y los huecos que pueda tener esa zona? Gracias

RESPUESTA

Como ocurre con los consumos que ofrecen las marcas, la capacidad del maletero es un dato que tienen que homologar, aunque, efectivamente, en ocasiones pueden quedar dudas. Todavía hay fabricantes que incluyen como unidad de volumen los litros de agua, pero el método más utilizado es el VDA. En este caso se hace uso de poliedros de 20x10x5 centímetros que se van colocando de la manera más eficiente para conseguir el mayor volumen. Cada poliedro suma un litro.

En esta operación se prescinde de la rueda de repuesto o el kit reparapinchazos y se aprovechan todos los espacios posibles, siempre que quepa el mencionado poliedro. Fíjate que si la unidad de medida fuera menor, por ejemplo del tamaño de un azucarillo, el volumen resultante sería mayor, porque se aprovecharían mejor los huecos y ángulos, ya que entrarían más. De todas formas, el volumen importa, pero casi más si el maletero es diáfano o el portón amplio, pues debe ser práctico. ¿De qué sirve un gran volumen si luego no entra fácilmente un carrito de niños plegado?, por ejemplo.



CARTA DE LA SEMANA



## VOLKSWAGEN PASSAT O FORD MONDEO

Luis A. Hernández

Antes del verano quiero cambiar de coche y tengo dos en mente. Se trata del Volkswagen Passat y el Ford Mondeo, ambos con motor diésel de 150 caballos y caja manual. Me gustaría que me dijeran de una manera lo más clara y concisa posible con cuál de los dos se quedarían ustedes si se pusieran en mi lugar. Vivo en Madrid, tengo un niño de 13 años y los fines de semana suelo hacer unos 300 kilómetros de media.

RESPUESTA

Te planteas la compra de dos de las berlinas más atractivas y avanzadas del momento, además de nuevas porque apenas llevan unos meses en el mercado con su última puesta al día. Sin entrar en enredos y tal y como nos pides, te vamos a hacer un balance concreto de seis apartados en los que los enfrentamos directamente y te damos así nuestro punto de vista de una manera objetiva.

Si comparamos sus respectivas tecnologías, en ambos casos es muy completa y avanzada, si bien el VW Passat resulta algo más ligero en su construcción. En el apartado dinámico el Ford Mondeo nos convence un poquito más, sobre todo si lleva la suspensión regulable. Ahora llegaría el turno de las prestaciones, muy parejas

en ambos modelos, pero a los puntos el alemán saca mejor nota, sobre todo al analizar las recuperaciones del motor, un factor que tiene más importancia que las aceleraciones porque es donde se demuestra la capacidad real de trabajo del propulsor.

Si comparamos la seguridad que nos brindan, los dos vehículos son excelentes en este sentido. El Mondeo incorpora airbags en los cinturones traseros, pero el Passat presume de una dotación de serie más completa. La habitabilidad es similar en ambos, si bien el Volkswagen ofrece más espacio detrás, y si analizamos el valor consumo-precio también hay un empate técnico. A los puntos el Passat se imponería, pero la diferencia es mínima. ¿Hemos sido concisos?

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿CUÁNDO PUEDO ENTENDER DESESTIMADA POR SILENCIO UNA RECLAMACIÓN PATRIMONIAL?

Legalmente se establece que si transcurren seis meses desde que se inicia el expediente, sin haber obtenido una resolución expresa, el interesado deberá entender desestimada la reclamación formulada, a los efectos legales oportunos. Ciertamente dentro de todo procedimiento, la Administración tiene obligación de resolver, eso siempre, pero también es cierto que para no dejar indefenso al interesado frente a la falta de respuesta de la Administración (conocido como silencio administrativo), nos deben marcar un plazo para que se puedan defender sus derechos en otras vías, como la judicial. Por este motivo legalmente viene establecido un plazo de seis meses, para que el interesado no quede esperando años a que se tramite un expediente de responsabilidad patrimonial, y pueda interponer su reclamación de responsabilidad patrimonial por silencio en la jurisdicción contencioso-administrativa, con abogado y procurador. Realmente hay que valorar cuándo hay que iniciar la reclamación judicial y cuándo hay que esperar a la resolución del expediente, ya que lo normal no es que un expediente de este tipo se resuelva en el plazo de seis meses. Por ello, cuando se tiene la admisión a trámite de un expediente y se están llevando a cabo gestiones dentro del mismo, es recomendable esperar a la resolución, ya que expediente que se inicia, se resuelve, aunque se dilate en el tiempo. De lo contrario si reclamados los daños por escrito ni siquiera la Administración nos notifica la admisión a trámite, es conveniente insistir preguntando por el estado de tramitación de la reclamación, pero si aún así no obtenemos respuesta, podemos entender que no hay intención de tramitar el expediente, y para estos casos, sí hay que plantearse el acudir a la vía judicial.

## BUENA PREGUNTA

### CONVIENE TENER TESTIGOS, FACTURAS Y FOTOGRAFÍAS PARA PODER RECLAMAR LUEGO

¿Qué debo hacer si tengo un reventón circulando por la vía pública?

RESPUESTA

Lo primero que hay que tener en cuenta si sufre daños circulando con el vehículo en vía pública, es que debe llamar a los agentes de la autoridad, así como intentar recabar los datos de todos los testigos que hayan podido ver lo sucedido, e incluso tomar fotografías en el momento. Todo ello en la medida de lo posible, ya que depende de las circunstancias del tráfico, pero será la prueba inmediata la que nos servirá de base en la reclamación posterior.

El nexo causal, entendido como la relación entre la Administración Pública y los daños que sufre un particular, han de ser acreditados por el ciudadano, que es quien reclama, de ahí que cuantas más pruebas se puedan tener del momento, más posibilidades de éxito se pueden tener a la hora de una reclamación patrimonial por daños.

Importante es realizar un presupuesto de los daños del vehículo para la interposición

de la reclamación, aunque debemos tener en cuenta que la mayor parte de las administraciones requieren dentro del procedimiento de una factura de lo abonado a la hora de abonar una indemnización, no siendo suficiente un simple presupuesto, por lo que generalmente debo reparar y luego reclamar.

Del mismo modo hay que tener en cuenta la cobertura que tengamos del seguro, ya que no es compatible ser indemnizado por el seguro y también solicitar indemnización por daños al Ayuntamiento del término municipal donde se produce el daño. De hecho en la propia interposición de la reclamación se exige declaración jurada, de no ser indemnizado ni estar en condiciones de serlo por compañía de seguros o similar.

Por tanto, es muy recomendable que a la hora de reclamar se vaya guardando toda la documentación inicial de testigos, fotografías concretas, presupuesto o factura del taller, con la finalidad de plantear la reclamación dentro del plazo del año legalmente establecido, con toda la fuerza probatoria posible.



▶ 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

### SONIDO DESAGRADABLE EN FRÍO

Alfonso Corral

Por lo que nos indicas el sonido que detectas en los primeros instantes en tu veterano Honda Civic podría deberse a que se haya rajado el colector de escape, por eso suena en frío y cuando coge temperatura deja de hacerlo. El problema, de ser así, es que deberías cambiar la pieza completa, aunque seguro que en algunos talleres te ofrecerán la posibilidad de soldarlo. Esa

solución es mucho más barata, pero al final te saldría cara porque las altas temperaturas que se registran en esa zona destrozarían la soldadura y todo sería como al principio.

### TELÉFONO MÓVIL NO Y EN LA PANTALLA SÍ ¿POR QUÉ?

Bianca Rodríguez

Pues tienes mucha razón querida amiga, pero quizás no toda. Si un agente te pilla manipulando el teléfono móvil en tu vehículo en marcha (no hace falta que estés

hablando) te sancionará y con toda la razón del mundo. Sin embargo, si tu coche lleva alguna de las aplicaciones que se ofrecen en el mercado, puedes conectar el móvil con tu auto y disfrutar de todos sus servicios en la pantalla táctil del salpicadero. Es cierto que se suele disponer de órdenes por voz y que resulta más práctico e intuitivo, pero también son sistemas que distraen. En este sentido si metes una dirección en el navegador en marcha también te pueden sancionar.

## 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.



MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

RENAULT 21 TXI LA VERSIÓN DE 140 CV LLEGABA AL MERCADO



hincarle el diente al mercado español. Y para ello qué mejor que recorrer una gasolinera de cada petrolera de las que operaban en España en 1990 para conocer de primera mano qué iniciativas iban a poner en marcha para conquistar clientes. Además de precio, lo que pensaban ofrecer eran más y mejores servicios a los clientes. Ahora, con la perspectiva de los 25 años que han pasado, tal vez mucho de ello haya quedado sólo en buenos deseos.

Las tomas de contacto de la semana tenían potentes modelos (cada uno en su estilo) como protagonistas. Por un lado el imponente BMW 850 de 300 caballos capaces de lanzarlo a 250 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos. Y por otro los Renault 21 TXI, variante de 140 caballos que combinaban prestaciones elevadas -210 km/h de velocidad máxima- con un elevado confort de marcha.

La gama al completo del renovado Alfa 33 era protagonista de una de las pruebas a fondo de la semana. El compacto italiano se ofrecía con cuatro variantes de motor, desde el 1.3 de 88 caballos hasta el más potente 16V con 137 caballos. Entre medias el 1.5 desarrollaba 105 CV y el 1.7 i.e. ofrecía 110 CV. Todo ellos eran motores de gasolina boxer de cuatro cilindros y los precios oscilaban entre 1.581.350 pesetas y 2.130.000. Destacaba en toda la gama el rendimiento que ofrecían sus propulsores de gasolina y su estética, uno de los principales argumentos del modelo de Alfa, mientras que en general, se le achacaba al modelo italiano un acabado mejorable y un manejo del cambio que no era ni agradable ni preciso.

Nº 340

28 ABRIL 1990

La portada



El BMW 850i era la imagen más llamativa de la portada, en la que también se veían algunos de los proyectos secretos de marcas como Ferrari, Jaguar o Porsche. También la prueba de gama del Alfa 33 y los nuevos Renault 21 TXI.

El otro modelo probado era un descapotable peculiar, el Mazda RX7, que utilizaba el motor rotativo clásico de la marca que desarrollaba 200 caballos y le permitía alcanzar los 234 km/h. Con un precio de más de 6 millones de pesetas, el RX7 destacaba por su motor, acabado y funcionamiento de la capota. En el debe, un consumo alto y que sólo podía usar gasolina sin plomo... un handicap en aquella época.

Del deporte, destacar la victoria de Jesús Puras en el Rally de Santander, por lo que 'jugaba en casa'. Puras se imponía con su Lancia Delta Integrale por delante de Pep Bassas y Mia Bardolet.

# Gasolineras a examen

Más cambios nos iba a traer el mercado único europeo; entre ellos, la liberalización del precio de las gasolinas. Para ver con qué argumentos buscaban las petroleras conquistar a los clientes, Motor16 visitaba una gasolinera de cada marca para comprobar qué nuevos servicios iban a ofrecer a los consumidores.

Un mito nos decía adiós en 1990. El Citroën 2CV, cuya producción aún se mantenía en la factoría portuguesa de Mangualde, dejaría de fabricarse en ese mes de julio de 1990, tras más de 7 millones de coches producidos en los más de 41 años de existencia

del modelo francés, un coche que aún hoy sigue siendo de los más admirados.

Con la inminente liberalización de los precios de los carburantes en la Unión Europea, Motor16 hacía un repaso de cómo se preparaban las diferentes marcas para

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



# MÁS CERCA IMPOSIBLE



¡NOVEDAD!  
León Marino de Steller

ONLINE DESDE **15,90** €  
[www.faunia.es](http://www.faunia.es)

SÍGUENOS EN



## Volkswagen Golf, con la última tecnología y toda la innovación.

Es el Golf de siempre, el mito, el más deseado, y ahora puedes equiparlo como nunca. Con Side Assist, Park Assist, Emergency City Break, Detector de Fatiga, Google Street View® y toda la tecnología que puedas imaginar. Conociendo todo esto quizás es un buen momento para preguntarte: ¿Cuánto hace que no subes a un Golf?

### Tienes un Golf Edition BlueMotion Technology desde 17.300 €\* equipado con:

Llantas de aleación	Freno de mano eléctrico
Radio táctil con 8 altavoces	7 airbags
Faros antiniebla	Sistema anti-colisiones múltiples
Aire acondicionado	Start&Stop
Bluetooth	ESC, XDS, ABS, EDS y ASR
Y un árbol de serie ( <a href="http://www.thinkblue.es">www.thinkblue.es</a> )	



Das Auto.

**4** años de mantenimiento incluidos\*\*

Síguenos en:



Golf Edition 1.2 TSI BlueMotion Technology 110 CV/ 81 kW: consumo medio (l/100 km): 4,9. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 114.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 17.300€ para un Golf Edition 1.2 TSI BlueMotion Technology 110 CV/ 81 kW 3p. (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario incluidos), para clientes particulares que financien un crédito mínimo de 12.000€, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses, a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. \*\*Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta 31.05.2015. Modelo visualizado: Golf Sport con opcionales.