

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

DEPORTE:
PREVIO G.P.
DE MÓNACO
DE FÓRMULA 1



Al volante:
Citroën Berlingo,
el líder se renueva



+Interesante:
40 años del
BMW Serie 3



Nº 1.643
Del 19 al 25 de mayo
de 2015

FORD APUESTA POR EL LUJO Y LA DEPORTIVIDAD

Ford **Al volante**
Mondeo
Vignale



185 CV

A fondo

Ford Focus
ST 2.0 TDCI

Skoda Superb **Al volante**
Elegante y práctico



360 CV

A fondo

Mercedes
GLA 45 AMG

Un SUV a la máxima potencia

EL FUTURO PERTENECE A LOS QUE TIENEN UN GRAN PASADO.

Alfa Romeo con



NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA *Sprint*.
INTERIOR DEPORTIVO Y ACABADO EN CARBONO, NUEVAS LLANTAS DE ALEACIÓN, NUEVO MOTOR MULTIAIR DE 150 CV. NUEVA GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA DESDE 14.990€*, CON PLAN PIVE 7 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA. WWW.ALFAROMEO.ES

PLAN PIVE

GARANTIZADO



GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177 (G/KM).
*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEM) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 7, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4TB 105CV Súper por un mínimo de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U., garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km., desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/06/2015 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 7 o cualquier otro PIVE que lo sustituya. Si los fondos del PIVE se agotan sin existir otros fondos disponibles o si el importe correspondiente al nuevo PIVE es inferior al PIVE 7, se mantendrá el precio publicado mediante los descuentos que correspondan en cada caso, del fabricante y concesionario. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 7 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 105CV SPRINT con opcionales (23.100€, en las indicadas condiciones).

entre nosotros



Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com

El último Plan PIVE

No puede ponerse en duda que la confianza e inversiones que las marcas instaladas en nuestro país han realizado, tiene mucho que ver con la buena marcha del mercado interior.

Tal y como estaba previsto, el Gobierno ha dado luz verde al octavo y teóricamente último, Plan PIVE que incentiva la compra de vehículos nuevos, siempre que se achatarre el antiguo. Llega con una dotación de 225 millones, aunque en esta ocasión la ayuda por coche se reduce un 25 por ciento. En concreto, el descuento por cada compra será de 1.500 euros por automóvil –en el plan anterior eran 2.000– que serán satisfechos a partes iguales entre el Estado y la marca vendedora. En el caso de las familias numerosas y discapacitados, no existen cambios y recibirán como anteriormente, 3.000 euros. Será obligatorio que el beneficiario tenga la titularidad del vehículo a achatarrar (a partir de los 10 años para los turismos y de siete en el caso de los comerciales) al menos durante el año anterior a la fecha de solicitud de la ayuda. Asimismo y para evitar la picaresca, el vehículo deberá contar con la ITV vigente antes de la entrada en vigor del Real Decreto.

Lo más positivo es que según la asociación de fabricantes 300.000 compradores de vehículos resultarán beneficiados y tendrá un impacto en la economía española de 3.400 millones de euros. Además, las mismas fuentes calculan que la recaudación que obtendrá la Administración en concepto de IVA y otros impuestos ascenderá en torno a los 1.200 millones. En resumidas cuentas, el hecho de que guste más o menos en la UE, no quita para que gracias a estos planes se esté recuperando el mercado y tenga un mejor comportamiento que en países como en Francia o Alemania. Sumen a esto que con la obligatoriedad de los achatarramientos resulta más protegido el medio ambiente, la seguridad vial, y la eficiencia energética. Así, tendrán como resultado que el balance en el conjunto de los Planes PIVE ha sido de lo más positivo. No puede ponerse en duda que la confianza e inversiones que las marcas instaladas en nuestro país han realizado, tiene mucho que ver con la buena marcha del mercado interior.

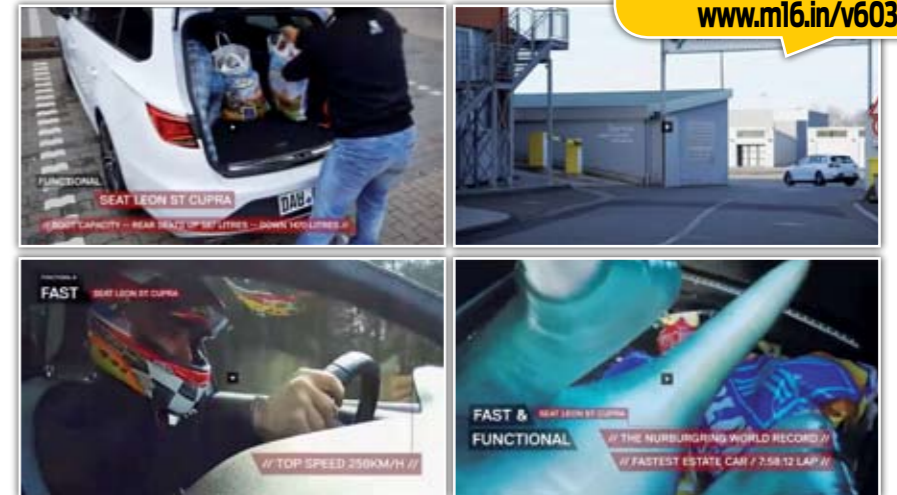
visto en internet

EL MÁS RÁPIDO... TAMBIÉN EN EL CIRCUITO

Curiosamente, Jordi Gené es uno de los protagonistas de nuestra última página, pues hace 25 años compartimos con él su vida en Londres como piloto de la F3 británica. Y también protagoniza esta 'tercera' pues ha logrado batir el récord del circuito de Nürburgring para un vehículo familiar. Una hazaña conseguida con el Seat León Cupra ST, que con sus 280 caballos rebaja en 11 segundos el tiempo logrado por el Audi RS4 Avant con sus 420 caballos, su tracción total...

Jordi demuestra el extraordinario piloto que es, y el Seat León confirma su tremandas posibilidades como modelo deportivo... Y también como coche que se puede utilizar todos los días. Así lo demuestra Jordi no sólo como piloto, sino también como padre de familia, en el vídeo que han grabado aunque tras la vuelta a Nürburgring la compra del supermercado no ha quedado en las mejores condiciones.

Si quieres ver el vídeo del récord del Seat León Cupra ST entra en...
www.m16.in/v603



no te lo pierdas

LA NUEVA PSA

PSA ha escenificado en el Salón de Barcelona su nueva estrategia; bajo la denominación Plan 'Back in the Race' el grupo francés presentaba un stand en el que se plasmaban las líneas generales de una filosofía que apuesta por la vanguardia tecnológica. Y así se podía apreciar en esta instalación que hacía hincapié en la eficiencia de los motores, en la conectividad y en la seguridad. Y en el que sus tres marcas: Peugeot, Citroën y DS mostraban su ADN común pero también sus diferencias. Peugeot apuesta por el dinamismo; Citroën por la originalidad y DS por la exclusividad. Un stand que refleja la nueva etapa que inicia uno de los grupos automovilísticos más importante e innovador.

Si quieres ver el vídeo del Grupo PSA en el Salón de Barcelona entra en...
www.m16.in/v609



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16.com



QUÉ PASA

6

WORTHERSEE

Lo más deportivo del Grupo VW

La localidad austriaca de Reifnitz congrega a los incondicionales de

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 Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad:

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:

C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.

28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

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



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 parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



CUATRO RUEDAS

20

SKODA SUPERB

Ambicioso
El nuevo Superb llega a España con más ambiciones que nunca. Con precios desde 26.720 euros y una gama con cuatro motores con varios tipos de cambio y tracción. Si analizamos amplitud, confort, calidad, relación entre consumo y prestaciones, tecnología o seguridad es uno de los coches más lógicos.

los coches deportivos del grupo Volkswagen, que desde hace unos años aprovecha para mostrar allí las novedades de sus marcas en el terreno de las altas prestaciones.

EN PORTADA

8

FORD FOCUS ST 2.0 TDCI SPORTBREAK

Un familiar diferente

El nuevo Ford Focus ST Sportbreak es uno de los familiares más deportivos del mercado. Con motor diésel de 185 caballos, no hace concesiones al confort y ofrece cantidades ingentes de diversión.



CUATRO RUEDAS

12

MERCEDES GLA 45 AMG

Útil y deportivo
Los que sigan entendiendo 'SUV' como sinónimo de 'vehículo todoterreno' tendrán problemas



para entender el GLA 45 AMG, un modelo cuyas aptitudes fuera del asfalto pueden darse por anuladas y que combina un 2.0 Turbo de 360 CV con un chasis que parece ideado para circuito.

16

FORD MONDEO VIGNALE

Lujo de detalles

Ford lanza el Mondeo Vignale, una versión que apuesta por la exclusividad al ofrecer un producto diferenciado del resto por elementos como su tapizado en cuero, su exhaustivo control de calidad, su tecnología o detalles como un punto de venta diferenciado y programas únicos para clientes Vignale.

24

CITROËN BERLINGO MULTISPACE

Madera de líder

El Citroën Berlingo es toda una referencia a la hora de ofrecer valores como la polivalencia de uso. Disponible en Furgón, para uso comercial, y Multispace, enfocado a la familia y el ocio, el líder se renueva con un ligero maquillaje estético, nuevos motores más eficientes y un equipamiento más completo.



+ INTERESANTE

28
BMW HISTORIA
SERIE 3

40 años de historia

El BMW Serie 3, la berlina 'premium' más popular del mundo gracias a los 14 millones de unidades vendidas, cumple en julio 40 años de existencia. Cuatro décadas desde que la firma bávara presentase en el Estadio Olímpico de Munich la primera generación. Y aunque la tecnología ha progresado sin parar y todo ha cambiado desde aquella berlina deportiva de dos puertas hasta el modelo actual, la esencia permanece.



+ INTERESANTE

34

PSA EN EL SALÓN DE BARCELONA

En vanguardia

Las líneas maestras del plan 'Back in the Race' del grupo automovilístico se han escenificado durante el Salón de Barcelona. Y lo han hecho en un stand que, con tres modelos, marca las líneas maestras de la filosofía de Peugeot, Citroën y DS.

DE CARRERAS

38

FÓRMULA 1

Previo G.P. de Mónaco

El Gran Premio de Mónaco no augura, en principio, una ganador diferente a los pilotos de Mercedes.

Pero la especial naturaleza de este trazado y su historia ofrecen en ocasiones resultados inesperados. Por diferentes razones, tanto Fernando Alonso como Carlos Sainz y Roberto Merhi pueden encontrar en las calles del Principado una ocasión singular para sus aspiraciones.

43

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	12
La semana	26
+ Interesante	28
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	6
BMW	28
CITROËN	24, 34
DS	34
FORD	8, 16
MERCEDES	12
PEUGEOT	34
SEAT	7
SKODA	6, 20
VOLKSWAGEN	6

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



◀ El TT Clubsport Turbo Concept, inspirado en el Audi 90 IMSA GTO de la década de 1980, tiene una carrocería ensanchada 14 centímetros, discos de freno cerámicos y un motor de 600 CV con doble turbo eléctrico. Su alerón trasero es ajustable.



▲ Arriba, el Volkswagen Golf GTI Dark Shine. Y a la derecha, el Golf GTI Clubsport, que con su 2.0 TSI de 265 CV se sitúa entre el GTI Performance y el Golf R. Equipa diferencial autoblocante mecánico y estrena paragolpes, alerón-abajo- y llantas de 19 pulgadas.



100 km/h en 6,8 segundos y es el primer modelo de la marca con bloqueo de diferencial controlado electrónicamente en el eje delantero.

Audi, por su parte, echaba toda la carne en el asador con su TT Clubsport Turbo Concept, prototipo de carrocería coupé muy 'musculada' -14 centímetros más ancha y equipada con amplias tomas de aire frontales y un alerón trasero ajustable manual-



mente- que esconde un 2.5 TFSI de cinco cilindros con 600 CV de potencia y 66,3 mkg de par gracias a la incorporación de un doble turbo eléctrico, que genera

versión de 265 CV -35 más que el GTI Performance-, cuenta con función 'overboost' para obtener un mayor par durante unos segundos y monta diferencial autoblo-

Wörthersee 2015 Lo más deportivo del grupo Volkswagen se da cita en Austria

Como cada primavera, la localidad austriaca de Reifnitz congrega a los incondicionales de los coches deportivos del grupo Volkswagen, que desde hace unos años aprovecha para mostrar allí las novedades de sus marcas en el terreno de las altas prestaciones, junto a trabajos creados 'ex profeso' para la cita.

Skoda, por ejemplo, ha llevado esta vez cinco modelos, encabezados por el Fabia R5 que hace unas semanas debutaba en rallies con un triunfo. A partir de él, los diseñadores de la firma

checa han imaginado lo que sería un Fabia Combi R5, coronado también por un alerón trasero de enormes dimensiones. Asombroso también era el FUNstar, un 'pick-up' creado en los últimos meses por aprendices de Skoda dotado de un equipo de sonido de 1.400 vatios. Asimismo, veía la luz el paquete de diseño deportivo Red & Grey Plus para el Fabia, en color blanco y personalizado con bandas rojas y grises que recorren capó, techo y portón, y carcasas de retrovisores y llantas de 17 pulgadas de color rojo.

▶ Junto a estas líneas, el Fabia Red & Grey Plus. A su derecha, el Fabia Combi R5, y abajo, el FUNstar, diseñado y fabricado por aprendices de Skoda.



Por último, Skoda llevaba al Wörthersee su coche de serie más rápido: el Octavia Combi RS 230, que alcanza 247 km/h, acelera de 0 a



Seat León ST Cupra El familiar más rápido en Nürburgring

Las cinco versiones más deportivas del León estaban presentes en Reifnitz, aunque el protagonismo era esta vez para el León ST Cupra de 280 CV, exhibido con el Performance Pack 'Negro', que incluye llantas de 19 pulgadas y frenos Brembo de cuatro pistones. Y es que el modelo español acaba de convertirse, en manos del piloto y embajador de la marca Jordi Gené, en el

familiar más rápido en el trazado largo de Nürburgring, pues ha completado una vuelta al llamado 'Infierno Verde' en 7 minutos, 58 segundos y 12 centésimas. El León ST Cupra se beneficia del diferencial autoblocante delantero VAQ -optimiza la motricidad en modelos de tracción delantera- y de la transmisión automática de doble embrague DSG, de seis marchas.

Volkswagen Golf GTE Sport Concept El 1.6 TSI del Polo R WRC y dos motores eléctricos

Si sorprendente es la carrocería del Golf GTE Sport Concept mostrado en el Wörthersee, qué decir de su ecológica mecánica, que rinde un total de 400 CV y 68,4 mkg gracias a una curiosa combinación: bajo el capó hallamos el 1.6 TSI de gasolina usado en los Polo R del Mundial de Rallies, que por sí solo rinde 299 CV y 40,8 mkg, asociado a un cambio DSG de seis mar-

chas y a un motor eléctrico con 115 CV y 33,7 mkg adicionales. Y por si esto no fuese suficiente, el Golf GTE Sport Concept suma un segundo motor eléctrico, con 115 CV y 27,6 mkg, que montado en el eje trasero se encarga de la tracción posterior. Volkswagen afirma que este particular Golf 4Motion de mecánica híbrida enchufable puede alcanzar una velocidad punta de

280 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos, y que homologaría un gasto medio de 2,0 l/100 km gracias a que su batería de iones de litio, recargable en enchufe doméstico, permite circular hasta 50 kilómetros en modo eléctrico.



▲ Bajo el capó delantero va el motor de gasolina y uno de los eléctricos. El segundo va detrás, junto a la batería.

una respuesta instantánea y permite prestaciones de excepción: 310 km/h de velocidad y aceleración de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos.

En cuanto a Volkswagen, además del Golf GTE Sport Concept -ver recuadro- exhibía el Golf GTI Clubsport, con el que celebra el 40 cumpleaños del primer GTI. Incorpora el 2.0 TSI en

cante mecánico. En la parte estética, se personaliza con paragolpes, alerón y llantas de nuevo diseño. Por otro lado, la firma de Wolfsburg mostraba el Golf GTI Dark Shine, desarrollado por los aprendices de Volkswagen y que destaca por el motor 2.0 TSI de 395 CV, la caja DSG reforzada y un equipo de sonido de 3.500 vatios.



Este es el nuevo Ford Focus ST Sportbreak, uno de los familiares, ranchera, o como quieras llamarlo, más irreverentes y dinámicos del mercado. No hace concesiones al confort y ofrece cantidades ingentes de diversión. Ahora se vende con motor diésel, pero aun así, es sólo recomendable para los fanáticos de la deportividad.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com Fotos: Álvaro Gª Martins

Eres joven y, además, tú te sientes aún más joven. Sin embargo, has llegado a una etapa en tu vida en la que debes aparcar tu deportivo, y si aún no lo tienes, puede que se te borre de un plumazo la idea de adquirir uno. O puede que no.

Porque lo mismo tu 'nueva' idea de deportivo no es lo que muchos imaginan. Puede que ese deportivo que quieres, porque no has perdido las ganas de disfrutar en cada curva, porque buscas un coche que ofrezca buenas prestaciones y porque tampoco te importa sacrificar el confort en busca de sensaciones, no tenga tres puertas ni un maletero testimonial.

Puede que tu mente, que aún piensa co-

mo la de un chaval para algunas cosas, se haya fijado en un segmento muy concreto, el de los familiares deportivos.

Desconozco si sobran en tu cuenta 90.190 euros para adquirir un Audi RS4 Avant o 103.075 euros para gastarlos en un Mercedes-AMG C 63 S Estate. Si estas dos opciones se te escapan podemos ir un escalón más abajo, donde hay 'aparatos' tan amplios y tan enérgicos como el Volkswagen Golf R Variant o el Opel Insignia OPC Sports Touring.

Pero la deportividad no está reñida con los modernos motores diésel, y puede que eso cuadre mejor en tu pensamiento y en tu presupuesto.

Hablemos pues de Skoda Octavia RS Combi TDI, Seat León ST TDI 184 FR, Opel Astra Sports Touring CDTI Biturbo de 195 CV... Y ahora también podrás tener en mente el Ford Focus ST Sportbreak, pues con su actualización sumó una alternativa diésel al 2.0 EcoBoost de 250 CV, que se sigue ofreciendo por 450 euros menos que con este 2.0 TDCi de 185 CV, que tiene un precio de partida de 35.105 euros, una cantidad semejante a la de sus rivales. Aunque Ford ofrece algún descuento y presume de equipamiento, donde no faltan navegador con pantalla táctil de 8 pulgadas y sistema de conectividad SYNC2, tapicería de cuero, faros de xenón... Y podremos sumar lo último en seguridad activa, pinzas de freno rojas, acceso sin llave...

Cuesta más que el EcoBoost pero esa diferencia de precio se volatiliza a las primeras de cambio, pues el TDCi anuncia un consumo medio 2,6 l/100 km inferior, y de un combustible algo más barato.

El propulsor deriva del 2.0 TDCi de 150 CV que también usa el Focus, pero que es

PRECIO		35.105 €	
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS	
 EMISIONES OFICIALES: 110 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
 Alternativa diésel. Comportamiento dinámico. Agrado mecánico. Prestaciones. Imagen deportiva. Versatilidad. Equipamiento de confort y seguridad.		 Sin reposacabezas central trasero. No tiene selector de modos. Asientos estrechos. Radio de giro grande. Consumo homologado algo optimista.	

Si quieres saber más del Ford Focus ST entra en...
www.m16.in/723



¿A quién llamas familiar?

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

MOTOR	2.0 TDCI 185
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	85,0 x 88,0
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa a 2.000 bar, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	185 CV / 3.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000-2.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	1,8
Diámetro de giro (m)	12,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 320 mm/Discos 271 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente por paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/40 R18 - 8,5Jx18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.488
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.563 / 1.858 / 1.486
Capacidad maletero/depósito (l)	490-1.516 / 60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	217 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,1)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,9

CONSUMOS		
	l/100 km	km/l litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,7	14,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,7	21,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,9	16,9
A 140 km/h de cruce	6,8	14,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,0	16,6
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	947	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,0 / 3,8 / 4,2	





▲ 490 litros son 127 más que en un Focus de cinco puertas, y puede llegar a 1.516. La rueda de repuesto de emergencia cuesta 96 euros.



RÁPIDO Y EFECTIVO
ESTE FOCUS CORRE COMO SI SE TRATASE DE UN DEPORTIVO, BRILLA POR COMPORTAMIENTO Y SE DETIENE DESDE 120 KM/H EN SÓLO 52 METROS
MÁS LIMPIO Y ERGONÓMICO
LA NUEVA PANTALLA TÁCTIL ELIMINA MUCHOS BOTONES Y MEJORA LA ERGONOMÍA.
LA CALIDAD INTERIOR ES MUY BUENA



▲▼ Sólo con cambio manual de 6 marchas y Auto-Start-Stop. El 'Paquete Tech' de seguridad cuesta 1.058 euros.



▲ Asientos Recaro tapizados en cuero. Los delanteros son eléctricos y tienen climatización. Su respaldo, con pétalos muy marcados, es demasiado estrecho, mientras que detrás no puede equipar reposacabezas para la plaza central.



▲ Además de para visualizar parámetros adicionales del motor, estos nuevos indicadores incrementan el carácter deportivo del interior.

'apretado' por parte del equipo RS de Ford para extraer 35 CV y 3,1 mkg de par máximo adicionales. Presume así de una relación peso/potencia de 8,04 kg/CV -8,08 kg/CV tiene un Octavia Combi RS TDI-. Gracias a ello, este deportivo con traje de atípico familiar -no hay más que fijarse en los paragolpes, las rejillas en negro brillante o en la singular salida de escape-, corre como si de un buen coupé se tratase.

Acelera de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos, algo más lento de lo homologado, pues su descomunal par motor impide que los generosos neumáticos 235/40 R18 no den abasto -se ofrecen unas llantas de 19 pulgadas con gomas Michelin Pilot Sport Cup en medida 235/35, que seguramente agarran más-. Pasados los primeros metros se recompone y empuja sin contemplación,

saliendo del primer kilómetro desde parado rozando los 175 km/h.

Sí, es rápido. Y mejor aún, no suena a diésel. Mientras hundes tu pie derecho en el acelerador, en los relojes adicionales podrás ver la temperatura y presión del aceite, además de la presión de su turbo Borg Warner de geometría variable. Ahora bien, este Focus ST Sportbreak no sólo sirve para acelerar en el circuito que usamos para medir las prestaciones.

No tiene uno de los maleteros más espaciosos del segmento, pero hay 127 litros más que en un Focus de cinco puertas -los Sportbreak son 950 euros más caros-, por lo que introducir el equipaje familiar es pan comido. Detrás hay espacio para dos adultos y un niño, pero los asientos, diseñados por Recaro, condicionan el confort de la

plaza central, que además no puede equipar reposacabezas.

Delante es donde se disfruta de este Focus ST Sportbreak, en el que ahora encontramos menos botones repartidos por el salpicadero y donde nos acomodamos en unos fantásticos asientos Recaro tapizados en cuero y con reglaje eléctrico. Fantásticos salvo que seamos muy corpulentos, pues en ese caso nuestra espalda quedará literalmente encajada. Aunque, si es así, no te moverás ni un ápice cuando comiences a deleitarte con lo que puede hacer esta ágil 'ranchera'.

Saliendo del garaje comenzamos a ver algún detalle a mejorar, como que hay que hacer demasiadas maniobras por su diámetro de giro -12,0 metros, por los 10,6 del resto de Focus-, idéntico al de un Jaguar

XJ de 5,12 metros de largo. Eso sí, la nueva dirección con asistencia eléctrica es rapidísima, con sólo 1,8 vueltas entre topes. A este elemento se le saca partido cuando enlazamos curvas, pues al más mínimo movimiento sobre el volante responde dirigiendo su morro con gran agilidad y rapidez. No acusa el peso de este motor 2.0 TDCi sobre su eje delantero, por lo que no es excesivamente subvirador cuando forzamos el ritmo en virajes cerrados.

Su paso por curva es realmente rápido, y es que sus suspensiones se han optimizado con nuevos muelles, amortiguadores y estabilizadoras para buscar este comportamiento. Ahora bien, si el asfalto no está en perfectas condiciones notaremos el paso de los kilómetros, pues filtra poco -no quiero imaginar cómo será el futuro Focus RS-.

También el ESP tiene tres programas de funcionamiento: On, Sport y Off.

A este Focus ST Sportbreak no le vendría mal un selector de modos para regular la gestión del motor o la suspensión, como ofrecen algunos rivales, pero Ford no se planteó esa opción y se nota su marcado carácter deportivo desde el minuto 1. Esa personalidad hace de este Focus un coche muy particular, y quizás no recomendable para todo el mundo.

El equipo RS revisó el 'Electronic Torque Vectoring Control', o lo que es lo mismo, un control electrónico para repartir el par motor en aceleración sobre sus ruedas delanteras. Si bien debería trabajar algo mejor, pues con semejante par las pérdidas

de tracción son, en ocasiones, muy acusadas. Y este 2.0 TDCi se combina exclusivamente con un rapidísimo cambio manual -nos morimos por saber cómo iría con el Powershift-, que para minimizar el gasto suma Auto-Start-Stop. Aunque es una quimera pensar que vamos a consumir los 4,2 l/100 km que homologa. Y aunque no ha gastado en exceso, tenemos que tener presente que un deportivo ha de tener algún inconveniente... El del Focus son 6,0 l/100 km, pero consuela saber que el 2.0 EcoBoost rondaría los 9,0 l/100 km.

cuatro ruedas

PRUEBA MERCEDES GLA 45 AMG 4MATIC

Los que sigan entendiendo 'SUV' como sinónimo de 'vehículo todoterreno' tendrán problemas para entender el GLA 45 AMG, un modelo cuyas aptitudes fuera del asfalto pueden darse por anuladas y que combina un 2.0 Turbo de 360 CV con un chasis que parece ideado para circuito. Pero SUV es otra cosa, y las palabras 'sport utility vehicle' alcanzan en nuestro protagonista toda su dimensión, pues no podemos negarle practicidad a su carrocería ni, desde luego, deportividad a su aguerrido carácter.

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

En el número 1.604 pasaba por Motor16 el A 45 AMG, el compacto deportivo más enérgico del momento y 'hermano' de este GLA 45 AMG aquí probado, con el que comparte prácticamente todo a nivel mecánico: la tracción total 4Matic, el cambio AMG SpeedShift DCT-7, los frenos con discos ventilados de 350 milímetros delante y 330

detrás, el motor 2.0 Turbo de cuatro cilindros con inyección directa y 360 CV... Armamento pesado que hace del A 45 el 'rey de los GTT' y al GLA 45 le convierte en una auténtica 'rara avis', pues sólo se acerca por planteamiento el Audi RS Q3, que tras su reciente actualización pasó de 310 a 340 CV.

Y decimos 'rara avis' porque no es frecuente encontrar un SUV tan radicalmente depor-

tivo; aunque el GLA se presta, porque es probablemente el modelo de su clase con más aspecto de turismo compacto. Primero, por su altura de 149,5 centímetros—sólo 6 más que el Clase A y 2,5 menos que un Nissan Pulsar—; y además, por una distancia libre al suelo de sólo 13,4 centímetros—3 más con el tren de rodaje 'off road' opcional, no disponible en esta versión—. Si ahora añadimos

que AMG ha bajado la altura libre otros 20 milímetros comprenderemos dos cosas: la primera, que con 114 milímetros de separación entre carrocería y suelo no conviene afrontar caminos; y la segunda, que el GLA 45 AMG parece un compacto, y no un SUV 'al uso'.

Pero como decíamos al principio, sí es un SUV desde el momento en que aporta 'utilidad', y tras una semana de prueba



PRECIO **64.900 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
175 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:
9,75 %

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Prestaciones de impresión. Mecánica deportiva. Sonido. Comportamiento y tracción. Más práctico y cómodo que el A 45 AMG. Calidad. Exclusividad.

EN CONTRA

- Gasto real y depósito de 56 litros. 9.750 euros más caro que el A 45. Posibilidades 'off road' mínimas. Menos deportivo que el A 45. Sin rueda de repuesto.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

MOTOR	2.0 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 92,0
Cilindrada (c.c.)	1.991
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	360 CV / 6.000
Par máximo/rpm	45,9 mkg / 2.250-5.000

TRANSMISIÓN

Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut./Man., 7 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS

Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,53
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc.vent.350mm/Disc.vent.330mm

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera: Independiente, de cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	235/45 R19 - 8,0Jx19"
----------------------	-----------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.445 / 1.804 / 1.479
Capacidad maletero/depósito (l)	471 / 56

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	13,1
1.000 m salida parada	23,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,9 (4,8)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	22,6
De 80 a 120 km/h en D	3,2

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	11,8	8,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,0	12,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,3	9,7
A 140 km/h de cruceo	11,1	9,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	10,5	9,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	483	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	9,9/6,1/7,5	



Vehículo útil y deportivo

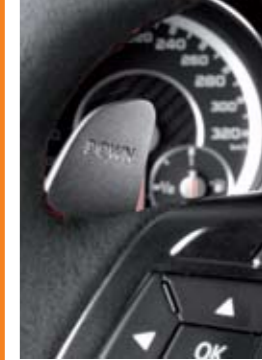




▲ Maletero de 420 litros y respaldo abatible 60:40. Debajo hay un doble fondo, pero no rueda de repuesto.



TRES DÉCIMAS MÁS QUE EL A 45
 CURIOSAMENTE, LA DIFERENCIA
 EN NUESTRAS MEDICIONES
 HA SIDO SIEMPRE ESA: EL GLA 45
 ALCANZA 100 KM/H EN 4,9 SEGUNDOS
 Y PASA DE 80 A 120 KM/H EN 3,2
 SEGUNDOS, Y EL A 45 LO HIZO EN SU
 DÍA, RESPECTIVAMENTE, EN 4,6 Y 2,9
 PERSONALIZADO Y PERSONALIZABLE
 LA IMAGEN DE AMG ESTÁ POR TODAS
 PARTES, PERO EL CLIENTE PUEDE
 RECURRIR A LAS NUMEROSAS
 OPCIONES PARA DAR SU TOQUE



◀ El volante tiene levas de cambio. La instrumentación, específica, informa sobre la temperatura del aceite del motor y del cambio.



◀ No termina de convencernos la forma del selector de cambio, aunque acabas acostumbrándote. Ofrece tres modos: C –economía y confort–, Sport y Manual.



▶▶ Las butacas son estupidas por confort y sujeción. Y detrás, tres personas se acomodan mejor que en el A 45. Los cinturones de serie son rojos, pero pueden pedirse negros.



acabamos viendo al GLA 45 como un A 45, pero más cómodo y práctico. Empezando por lo último, el GLA propone un maletero de 421 litros, 80 más que en el Clase A, y el interior del modelo SUV acoge mejor a cinco adultos que el del compacto, pues hay buena altura al techo –91,5 centímetros en ambas filas– y con un conductor de estatura media al volante –1,75–, detrás quedan 72 centímetros de hueco entre respaldos. Sumemos a eso que no hay que ‘tirarse’ tanto al suelo como en el Clase A para sentarse y ya vamos viendo también lo del confort extra, punto al que contribuye una suspensión que nos ha parecido algo más suave.

El propulsor sí se oye, pero eso no es malo, porque la puesta a punto realizada por AMG –cada motor viene firmado por el operario encargado de su montaje– se traduce en un sonido que encandila cada vez que apuramos marchas –corta a 6.500 vueltas– o reducimos en plena conducción deportiva. Un placer para los sentidos, vamos. Y el disfrute se redondea con un puesto de conducción bien diseñado, en el que destacan las cómodas butacas o un volante ajustable de magnífico tacto. Instrumentación completa, cinco toberas de aireación, pedales metálicos deportivos... Sólo echamos de menos un fre-

no de mano de palanca –es una manía personal, lo siento– y un selector de cambio con una forma más convencional, aunque en el modo manual tendremos que usar siempre las levas del volante. La transmisión AMG-SpeedShift DCT-7, por cierto, es de doble embrague, tiene siete velocidades de desarrollo bien elegidos –la marcha final es de 63 km/h por cada 1.000 rpm, pero el motor puede con ello– y permite elegir entre tres programas: el C o económico, que es el único en el que opera la función de ahorro ‘Stop&Start’, el deportivo S –cambia a un régimen superior y lo hace con más rapidez y brusquedad– y el manual M,

en el que los cambios también son muy rápidos y no pasa automáticamente a una marcha superior cuando alcanzamos el corte de inyección. Un cambio a la altura de este prodigioso motor, récord de rendimiento entre las mecánicas 2.0 con sus 180,8 CV por litro de cilindrada. Y no es mala cifra tampoco la de par máximo, con 45,9 mkg entre 2.250 y 5.000 vueltas. Cuando está en su salsa, entre 2.200 y 6.500 rpm, se desata un verdadero huracán bajo el capó, aunque por debajo de esa zona la respuesta es más tenue y no puede hablarse de progresividad, pues hay sensación de violenta ‘patada’ al acelerar con fuerza.



Las prestaciones son fulminantes, y le hemos medido 4,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –tiene función Race Start para optimizar las salidas a fondo desde parado, que ponen en apuros, incluso, a la tracción 4Matic y a los 235/45

R19 de serie–. Y el primer kilómetro lo cubre en 23,8 segundos, por los 23,5 que necesitó el A 45. Para nuestra sorpresa, en absolutamente todas las mediciones de aceleración y recuperación, el GLA de AMG ha empleado tres décimas de segundo más que la versión deportiva del Clase A. Exactamente tres. Y eso es todo un halago, pues significa que pasa de 80 a 120 km/h en 3,2 segundos, sinónimo de adelantamientos casi instantáneos. El consumo ha crecido en parecida proporción, pues le hemos medido 10,5 l/100 km reales –10,1 nos dio el A 45–, cifra alejada de los 7,5 anunciados y que impide viajar mu-

cho entre repostajes, pues el depósito, aunque mayor que el de otros GLA, sólo admite 56 litros. En cuanto al comportamiento, si el A 45 es un deportivo extremo de altísima eficacia en conducción al límite, con el GLA 45 también podemos divertirnos de lo lindo, aunque puestos a ser minuciosos diremos que la deportividad baja un escalón por varias razones, como los 30 kilos extra de peso –no es tanto si tenemos en cuenta que el GLA es más alto y mide 86 milímetros más de largo–, una suspensión menos radical y, sobre todo, un centro de gravedad algo más alejado de la calzada. Se nota en

curvas cerradas abordadas al límite de la adherencia –ahí el sistema 4Matic pasará hasta un máximo del 50 por ciento del par al tren trasero, pues el GLA 45 actúa normalmente como un tracción delantera–, ya que hay una tendencia aún más marcada al subviraje –tira de morro– que en el A 45; y se nota también al frenar, pues si el A 45 empleó 49 metros exactos para detenerse desde 120 km/h aquí son 51,7 metros, que tampoco está nada mal. El ESP tiene también tres programas –On, Sport y Off–, aunque en el primero ya se conduce sin ‘intrusiones’, y la dirección nos ha gustado porque es más directa que la del A 45.

ATENUACIÓN DEL RUIDO ESTRENA UN SISTEMA QUE MINIMIZA POR MEDIO DEL EQUIPO DE SONIDO EL RUIDO DE RODADURA, Y FUNCIONA

Lujo de detalles



QUALITY CENTER Se revisan más de 100 puntos

Cuando un Mondeo Vignale finaliza su proceso de fabricación pasa al Quality Center, un espacio dentro de la fábrica de Almussafes donde trabajadores expertos revisan por completo cada unidad Vignale. Comprueban la tonalidad de la pintura e imperfecciones en la misma, mientras la pulen a mano. También analizan los ajustes en las puertas y demás partes de la carrocería. En el habitáculo comprueban el tacto de todos los mandos, el acabado del cuero... Cada Vignale es único.

Se tarda el doble en pintar el Vignale, pues el proceso es diferente para asegurar un brillo y una duración mayor en el tiempo. No hay ningún logo 'Mondeo' en el exterior.



J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hace menos de un año que se comercializa el actual Ford Mondeo, una berlina que ya hemos probado en Motor16 con los propulsores TDCi de 150 y 180 CV, además de en su eficiente versión Hybrid.

Pero para imprimir un carácter más especial al Mondeo, Ford ha lanzado una versión que apunta muy alto. Se trata de un producto especial, diferente, exclusivo, algo que es mucho más que un 'simple' nivel de equipamiento.

PRECIO DESDE **39.950 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE **99 A 174 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE **0 A 9,75 %**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>+ Calidad. Exclusividad. Equipamiento. Tecnología. Servicios Vignale. Opciones mecánicas.</p>	<p>- Detalles de acabado. Híbrido sólo en 4 puertas. Precio respecto a un Titanium.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

Ford lanza el Mondeo Vignale, una versión que apuesta por la exclusividad al ofrecer un producto diferenciado del resto por elementos como su tapizado en cuero, su exhaustivo control de calidad, su tecnología o detalles como un punto de venta diferenciado y programas únicos para clientes Vignale.

años 40 del pasado siglo para ilustres marcas como Ferrari o Maserati. En 1973 Ford compró la empresa Vignale.

El cliente Vignale es aquel que claramente se quiere diferenciar del resto, pero no recurre a productos de mar-

cas consideradas 'premium'. Es similar a los Renault Initiale París o la gama DS, aunque ésta ya es marca independiente de Citroën.

Vignale es sólo el comienzo de una nueva etapa en Ford, y en 2016 llegarán los S-Max y Edge Vignale.

El cliente Vignale recibe un trato especial y diferenciado, pues su vehículo se configura en el Vignale Lounge. Este pedido se encarga a la planta de Almussafes en Valencia, donde se fabrican todos los Mondeo. Pero se trata de una unidad especial y por ello el trato ya dentro de la fábrica también es preferente. Nocciola, Magnético, Negro Grafito y Blanco Platino, estos son colores exclusivos en los que se puede pintar la carrocería del Mondeo Vignale, colores que demandan un 50 por ciento más de tiempo en aplicarse que el resto de tonalidades de la gama Mondeo. Se combinan con

nuevos cromados, llantas de 18 o 19 pulgadas, diferente diseño para la parrilla frontal y los faros antiniebla LED.

Tan diferenciado es el proceso de fabricación de un Mondeo Vignale que cuando está ensamblado pasa al

Quality Center, donde ojos y manos entrenadas perciben cualquier mínima imperfección en su exterior, pero también en un habitáculo tapizado con refinado

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOBOOST	TDCI	HYBRID
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999	1.997	1.999
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	240/5.400	180/3.500	140 + 120 (186)
Par máximo (mkg)/rpm	35,2/2.300-4.900	40,8/2.000-2.500	17,6 + 24,5
Tracción	Delantera	Delantera o 4x4	Delantera
Caja de cambios	Powershift 6 vel.	Manual o Power.	Aut. CVT
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	235/45 R18	235/45 R18	235/45 R18
Peso (kg)	1.564	1.584	1.579
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.871/1.852/1.482	4.871/1.852/1.482	4.867/1.852/1.501
Capacidad del depósito (l)	63	63	53
Volumen del maletero (l)	550 (SW: 525)	550 (SW: 525)	383
De 0 a 100 km/h (s)	7,9 (SW: 8,0)	8,3 (SW: 8,5)	9,2
Velocidad máxima (km/h)	240 (SW: 235)	225 (SW: 220)	187
Consumo mixto (l/100 km)	7,3 (SW: 7,5)	4,4 (SW: 4,5)	4,2

cuero que adquiere un patrón de diseño exclusivo. Sus asientos presentan cuero perforado, y también los laterales y la parte posterior se tapiza en cuero y no en símil. Tienen regulación eléctrica y calefacción, pero pueden sumar ventilación e incluso masaje en los delanteros. El salpicadero, las puertas, el volante... Todo su interior rebosa cuero, elegancia, artesanía...

El Mondeo Vignale sale de la fábrica, pero aquí no acaba la experiencia Vignale, pues el cliente puede decidir que su vehículo se le entregue en un FordStore o en su propia ca-

sa. También se beneficiará de detalles exclusivos como una atención especial en los concesionarios, contará con una web específica Vignale para clientes, un teléfono 24 horas denominado Vignale OnCall y una App desde la que controlar su vehículo y acceder a contenidos que sólo se ofrecen a clientes Vignale, pues la experiencia Vignale va mucho más allá del vehículo.

Y para diferenciarse nada mejor también que apostar por las mecánicas más potentes y exclusivas en la gama Mondeo, comenzando por el 2.0 EcoBoost de 240 CV y



TECNOLOGÍA LA PANTALLA TÁCTIL DE 8" SERÁ DE SERIE



VIGNALE LOUNGE El espacio ideal para configurar tu Vignale

Los nuevos Mondeo Vignale se configuran en el Vignale Lounge, un apartado exclusivo dentro de los nuevos concesionarios FordStore –habrá 40 a finales de 2016 en España–. Estos Vignale Lounge cuentan con un mobiliario exclusivo, como una mesa con pantalla táctil, además de unos asientos tapizados en el mismo cuero que se utiliza en el interior de los Mondeo Vignale. Además, en estos Vignale Lounge también se mostrará la colección de complementos creada de forma exclusiva para los modelos Vignale.



▲▼ Excepto el Hybrid, el resto de Mondeo Vignale se pueden adquirir con carrocería Sportbreak. El nivel de acabado es sublime, con cuero tratado a mano y ajustes que rozan la perfección. El equipamiento de serie es muy completo.



terminando por el eficiente Mondeo Hybrid. Pero a nuestra llegada a Roma, donde tuvimos ocasión de probar los nuevos Mondeo Vignale, nos fijamos en el nuevo 2.0 TDCi de 210 CV, una mecánica que su-

ma un segundo turbocompresor respecto al de 180 CV. Se combina con una caja de cambios Powershift con 6 relaciones y levas en el volante. Para minimizar el gasto añade 'Start/Stop', pero se desconocen por ahora sus datos de prestaciones y consumo –medimos 6,8 l/100 km en el recorrido–. Los TDCi 180 podrán adquirirse también con tracción total i-AWD.

Los precios de los Mondeo Vignale oscilan entre los 39.950 y los 52.745 euros.

Consumo promedio: desde 4,1 hasta 8,5 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 108 hasta 199 g/km.

BMW EFFICIENT DYNAMICS
MENOR CONSUMO. MEJORES PRESTACIONES

Nuevo BMW
Serie 2 Cabrio



900 357 902
www.bmw.es

¿Te gusta conducir?



ARRIBA, EL CIELO. ABAJO, TAMBIÉN

EL PRIMER BMW SERIE 2 CABRIO

CUATRO MOTORES COMPONEN LA GAMA EN ESPAÑA: LOS TDI DE 120, 150 Y 190 CABALLOS, Y EL 1.4 TSI DE 150 CON SISTEMA DE AHORRO ACT

Con precios desde 26.720 euros –aún más atractivos si incluimos todos los descuentos posibles– y una gama que combina cuatro motores con varios tipos de cambio y tracción, el nuevo Superb llega a España con más ambiciones que nunca. Y es comprensible, porque si analizamos amplitud, confort, calidad, relación entre consumo y prestaciones, tecnología o seguridad puede que estemos ante el coche más lógico de su clase.



▶ Además de amplitud, el interior del Superb ofrece un diseño ordenado y funcional, y un estupendo acabado. La aerodinámica ha mejorado: Cx de 0,275.



▶ Con 30 litros más antes, el maletero del Superb alcanza los 625 litros.; y abatido la plaza del copiloto caben objetos de 3,10 metros. El enorme portón puede equipar apertura eléctrica y detector de pie. Una de las luces del maletero es una práctica linterna con imán.

Quiere ser el mejor

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Lo de Skoda en los últimos 20 años es increíble. Parece la historia de un ciclista que pincha y pierde la estela del pelotón, pero que una vez arreglada su bicicleta logra contactar con el grupo principal y sigue pedaleando con fuerza en busca de los escapados, aunque para ello tenga que batallar, incluso, con su propio jefe de equipo.

La firma checa, con 120 años de historia, vivió una era de éxitos en la primera mitad del siglo XX, pero cuando tras la Segunda Guerra Mundial el país quedó atrapado por el Telón de Acero perdió el hilo de la modernidad. Hasta que en 1991 entró en Volkswagen, grupo que ha hecho de Skoda una de las marcas con mejor progresión del panorama mun-

dial. Atrás quedó aquella etapa como fabricante 'low cost', y hoy la marca de Mlada Boleslav apunta tan alto que, en el caso concreto del nuevo Superb, pone en serios apuros a rivales de cuidado, como Ford Mondeo,

Opel Insignia o Volkswagen Passat, su 'pariente' cercano.

En Skoda eran conscientes de que había mucho que hacer en el terreno del diseño, y bajo la supervisión de Walter de Silva han creado una terce-

ra generación que 'entra por los ojos'. Lo de la estética va en gustos, desde luego, pero las nuevas formas del coche –es 28 milímetros más largo y 47 más ancho, pero reduce los voladizos al aumentar 80 milímetros la distancia entre ejes– logran un perfil más equilibrado. Y más aerodinámico, pues el Cx pasa de 0,29 a 0,275. De hecho, la futura versión 1.6 TDI GreenLine, que homologará un gasto de 3,7 l/100 km y emisiones de 95 g/km, presumirá de un índice 0,263.

Si la estampa de los Superb 'esperándonos' frente al aeropuerto de Florencia ya impresiona –mide 486 centímetros de longitud, casi 10 más que el Passat–, también lo hace el maletero, pues pulsamos el botón del mando, el portón se alza

eléctricamente y ante nosotros aparece una gigantesca zona de carga de 625 litros. Las maletas parecen perderse ahí dentro, pero sujetarlas es fácil gracias a unas piezas que se fijan al suelo mediante velcro. Es sólo una de las varias decenas de soluciones 'Simply Clever' de las que Skoda presume tanto, y que in-

cluyen compartimento para el chaleco reflectante, paragüeros en las puertas delanteras, linterna LED extraíble en la pared del maletero, rascador de hielo en la tapa del depósito, respal-

dos traseros abatibles por botón desde el maletero, hueco específico para una 'tablet', toma de corriente de 230V, espacio para botellas de litro y medio en las cuatro puertas...

Como vemos, de funcionalidad anda sobrado. Pero es que también despunta por amplitud interior, pues hay más anchura que antes –un quinto ocupante viajará muy bien–, una altura al techo generosa y, sobre todo, un hueco para las piernas en la segunda fila digno de las versiones largas de las berlinas de lujo, como el Audi A8L. Y ojo, porque no sólo hay espacio y practicidad. El Superb está realmente bien hecho, tiene materiales de calidad y es cómodo, ya que la insonorización es buena –apenas se escucha el aire o la rodadura–, no llegan vibraciones al interior ni siquiera en las versiones diésel y la suspensión filtra los fallos del firme, que en las carreteras italianas son muchos más que en las nuestras.

El Superb es más grande, pero 75 kilos más ligero, y eso se

PRECIO	DESDE 26.270 €
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES: DE 100 A 131 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% ó 4,75%
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud, confort y calidad. Maletero y portón. Motores y comportamiento. Precio. Dotación.	Desarrollo largo en sexta (1.6 TDI). DSG en Sport renuncia a marcha final. 1.4 TSI y 1.6 TDI sin DSG.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI ACT	1.6 TDI	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190	2.0 TDI 190 4X4
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.598	1.968	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	150/5.000-6.000	120/3.500-4.000	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000	190/3.500-4.000
Par máximo mkg/rpm	25,5/1.500-3.500	25,5/1.500-3.250	34,7/1.750-3.000	40,8/1.750-3.250	40,8/1.750-3.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.	Man. 6v. (Aut. 6v.)	Man. 6v. (Aut. 6v.)	Automática, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso en orden de marcha (kg)	1.395	1.465	1.485 (Aut: 1.500)	1.505 (Aut: 1.555)	1.615
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.861/1.864/1.468	4.861/1.864/1.468	4.861/1.864/1.468	4.861/1.864/1.468	4.861/1.864/1.468
Capacidad del depósito (l)	66	66	66	66	66
Volumen del maletero (l)	625-1.760	625-1.760	625-1.760	625-1.760	625-1.760
De 0 a 100 km/h (s)	8,6	10,9	8,8 (Aut: 8,9)	8,0 (Aut: 7,7)	7,6
Velocidad máxima (km/h)	220	206	220 (Aut: 218)	237 (Aut: 235)	230
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,0	4,0 (Aut: 4,4)	4,1 (Aut: 4,5)	4,9

PLATAFORMA MQB LE DA ACCESO A LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS



ASISTENTES DE SEGURIDAD

Primer Skoda con Rear Traffic Alert y Traffic Jam Assist

Gracias a la plataforma MQB, que Skoda ya usa en el Octavia, el tercer Superb comparte con los Audi, Seat y Volkswagen más modernos las últimas tecnologías. Con protagonismo para los sistemas de seguridad que, de serie o en opción, equipa la nueva berlina checa. Hablamos del estabilizador ESC con freno multicolisión, que evita los movimientos descontrolados del vehículo tras una colisión inicial; o del Front Assist con City Emergency Brake: el primero, a velocidades entre 5 y 210 km/h, avisa del riesgo de colisión y, si es necesario, frena automáticamente; y el segundo ejerce esa función pero en tráfico urbano, a velocidades entre 5 y 34 km/h. Skoda también ofrece el control de crucero adaptativo ACC con control de distancia de seguridad y el Crew Protect Assist, que prepara a conductor y acompañante de cara a un choque tensando los cinturones o cerrando las ventanas. La relación incluye también mantenimiento de carril Lane Assist con corrección de dirección, asistente para conducción en atascos Traffic Jam Assist, detector BSD para avisar de riesgo en ángulos ciegos, detector de fatiga Driver Alert, faros con alumbrado de curva y largas automáticas, Rear Traffic Alert –mejora la seguridad en maniobras marcha atrás–, lector de señales de tráfico y mucho más.



◀ Al salir marcha atrás de una plaza de aparcamiento, el Rear Traffic Alert detecta vehículos hasta una distancia de 20 metros.



▶ El Traffic Jam Assist –arriba– trabaja con el control de crucero activo ACC y el sistema de mantenimiento de carril Lane Assist para mejorar la seguridad con atascos y tráfico lento. A la izquierda, la alerta de riesgo en el lateral.

nota al volante. Por ejemplo, nos sorprendió gratamente la versión básica de gasóleo, con un 1.6 TDI de 120 CV que suena poco y empuja con voluntad. No es un misil, y su caja manual tiene un desarrollo en sexta algo largo, pero nos parece una

alternativa comprable. Aunque seguro que va mejor con la caja DSG, que en España sólo se asocia por ahora –la gama crecerá en los próximos meses– a los diésel de 190 y 150 CV. Esta última, que según la marca será la de mayor venta en nuestro

país, pasó también por nuestras manos, y nos parece en efecto una opción equilibrada: suave, energética, progresiva... Sus precios arrancan en 28.370 euros, y está disponible con todos los acabados: Active, Ambition, Style y Laurin&Klement.

En gasolina, el 1.4 TSI de 150 CV y sistema ACT de desconexión de cilindros –bajo consumo y buen par– es la única alternativa por el momento, aunque en otros mercados disfrutarán ya de briosas versiones TSI con 180, 220 y 280 CV.



SALÓN
VO
SALÓN DEL
VEHÍCULO
DE OCASIÓN

5-14
JUNIO
2015

ORGANIZA
IFEMA
Feria de Madrid

COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Con toda confianza.
El mejor momento.

COMPRA Y LLÉVATELO

Promueve:



Certificado por:



ABIERTO
AL PÚBLICO
DE 11 A 21 h.

www.vehiculo-ocasion.ifema.es

LINEA IFEMA

LLAMADAS DESDE ESPAÑA
INFOIFEMA 902 22 15 15
vehiculo-ocasion@ifema.es



MÁS LIMPIO LOS NUEVOS MOTORES BLUEHDI SON LA PRINCIPAL NOVEDAD, PERO TAMBIÉN ACTUALIZA SU IMAGEN Y EL EQUIPAMIENTO



Si quieres saber más del Citroën Berlingo entra en...
www.m16.in/1743



▶ En el interior destaca la pantalla táctil de siete pulgadas. Permite acceder a nuevas tecnologías multimedia.



▶ El techo Modutop permite aprovechar al máximo el espacio en un interior que presenta hasta 170 litros repartidos estratégicamente. La luneta trasera practicable es una solución muy práctica.

Madera de líder

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Sin entrar en detalles ¿hay algo más práctico que un vehículo que nos sirva tanto para trabajar como para la familia y el ocio? En este sentido el Citroën Berlingo Multispace es un modelo 'redondo', derivado de comercial, sí, pero con suficientes argumentos como para cubrir el resto de las expectativas en cuanto a confort, modularidad, espacio o seguridad.

Las variantes Furgón presentan dos largos de carrocería, 4,38 y 4,63 metros, respectivamente, y hasta 4,1 metros cúbicos de volumen. En el caso del Multispace sólo se oferta la versión corta, pero presume de hasta siete plazas si apostamos por el acabado XTR Plus, opción que cuesta 800 euros.

Funcional y sencillo, el

El Citroën Berlingo es toda una referencia a la hora de ofrecer valores como la polivalencia de uso. Disponible en Furgón, para uso comercial, y Multispace, enfocado a la familia y el ocio, el líder se renueva con un ligero maquillaje estético, nuevos motores más eficientes y un equipamiento más completo.

PRECIO DESDE 13.926 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 113 A 151 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% AL 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Polivalencia de uso. Amplitud interior. Rendimiento y consumo motores BlueHDI.	Sensible al viento lateral. Segunda fila sin regulación longitudinal. Tacto del cambio ETG6.

nuevo Berlingo retoca ligeramente su estética exterior, sobre todo en la parte frontal, con cambios en el paragolpes, la rejilla o las luces LED de día, ubicadas en un plano más bajo.

También el interior se actualiza con una nueva pantalla táctil de siete pulgadas que reúne funciones multimedia y de navegación. Además, el sistema Mirror Screen permite duplicar y disfrutar de las aplicaciones de nuestro smartphone.

Se mantiene la modularidad y espacio del interior, con una segunda fila formada por tres asientos individuales, abatibles, pero sin regulación longitudinal. Las puertas traseras correderas facilitan el acceso, lo mismo que la luneta practicable, solución muy útil cuando en la zaga no sobra el espacio pa-

ra abrir el generoso portón. Este da acceso a un maletero con 675 litros, ampliables hasta los 3.000 en caso de necesidad.

Bajo el capó llegan nuevas motorizaciones para cumplir con la norma Euro 6. Así, el Berlingo Multispace recibe el nuevo 1.6 BlueHDI, con 75, 100 y 120 caballos. El más potente incorpora un sistema 'Start/Stop' y mon-

▶ El Berlingo Multispace sólo se ofrece con carrocería corta, pero contempla hasta siete plazas.

ta una caja de cambios manual ya con seis relaciones. Si queremos disfrutar de un cambio automático debemos



elegir el BlueHDI de 100 CV, pero incorpora la caja ETG6, es decir, se trata de un manual pilotado y no del último

EAT6 con convertidor de par introducido recientemente. Esta mecánica se puede combinar con un sistema de tracción total.

Se ofrecen de manera casi testimonial dos gasolina VTI de 100 y 120 caballos, y dos HDi de 75 y 90 CV, estos últimos sólo en versiones para uso profesional.

Tecnológicamente se incorpora un sensor de aparcamiento delantero y, a partir de noviembre, un sistema de frenado automático de emergencia en ciudad.

El nuevo Berlingo Multispace está a la venta con una gama que contempla hasta cuatro acabados y un precio que arranca en los 13.926 euros en gasolina y en los 15.150 en diésel.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	VTI 100	VTI 120	BLUEHDI 75	BLUEHDI 100	BLUEHDI 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.560	1.560	1.560
Nº de válvulas por cilindro	4	4	2	2	2
Potencia máxima/rpm	98 CV/6.000	120/6.000	75/3.500	100/3.750	120/3.500
Par máximo/rpm	15,5 mkg/3.500	16,3 mkg/4.250	23,8 mkg/1.750	25,9 mkg/1.750	30,6 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera o total	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual 5 o Aut. 6	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/65 R15	205/65 R15	205/65 R15	205/65 R15	205/65 R15
Peso (kg)	1.320	1.320	1.374	1.374	1.398
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.380/1.810/1.801	4.380/1.810/1.801	4.380/1.810/1.801	4.380/1.810/1.801	4.380/1.810/1.801
Capacidad del depósito (l)	60	60	60	60	60
Volumen del maletero (l)	675	675	675	675	675
De 0 a 100 km/h (s)	12,8	12,0	15,1	12,4 (Aut. 14,3)	11,4
Velocidad máxima km/h	170	177	156	166 (Aut. 171)	174
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,5	4,3	5,1 (Aut. 4,2)	4,4

BARCELONA: PUNTO DE ENCUENTRO DEL MÁS ALTO NIVEL

El optimismo reina en el sector

Los salones del automóvil sirven para que el público vea y toque las novedades que llegarán a los concesionarios o los proyectos y tendencias en los que trabajan los fabricantes y también son el centro de reunión de los máximos directivos de las multinacionales automovilísticas. Es el caso de Barcelona, cita a la que no han faltado los

responsables de las marcas con presencia en el país. En esa trastienda del salón, el compromiso de una nueva edición del PIVE por parte del Presidente del Gobierno y la impactante decisión del grupo Volkswagen de realizar la mayor inversión industrial anunciada hasta el momento en España centraban los comentarios.



▲ VW: Laura Ros.

Laura Ros, la directora de VW en España, no es la única que declara la intención de no compensar con descuentos la reducción en las ayudas que trae el nuevo PIVE, porque «progresivamente es necesario restablecer la rentabilidad del mercado», declaraba, añadiendo que el objetivo de la marca que dirige es cerrar el año con el mismo crecimiento del mercado, objetivo que se apoya en el 28% de subida experimentado por VW en el primer trimestre del año. En esas previsiones VW estaría muy cerca de las 100.000 unidades al cierre de 2015. Con el añadido de que al ser la primera marca en el canal de particulares la red puede acabar el ejercicio con una rentabilidad del 2%, un 0,8% más que en 2014.



▲ Audi: Guillermo Fadda.

Tampoco Audi compensará la rebaja del PIVE. Lo aclaraba el director de la marca en España, Guillermo Fadda, que asegura que lo relevante del plan es que genera intención de compra, pero «nosotros, por la deseabilidad que tiene nuestra marca somos capaces de capitalizar esa intención de compra aun sin las ayudas». El objetivo de 2015 es seguir manteniendo el liderazgo del segmento Premium, en el que copan el

También hablamos en la cita catalana con el presidente de Renault España, José Vicente de los Mozos y el director general de Renault Iberia, Ricardo Gondo. El primero, que también es director de fabricación y logística del Grupo y miembro del Comité Ejecutivo de la corporación gala, destacaba los altos estándares de calidad de las factorías de Valladolid y Palencia, así como la importancia del sector, «punta de lanza en



▲ Renault: José Vicente de los Mozos (arriba) y Ricardo Gondo.



la recuperación económica del país, porque (recalca) se han hecho bien las cosas». Sin embargo, considera que no hay que dormirse en los laureles al seguir pendientes las asignaturas de siempre: «logística, energía y formación». En ese punto reconoce que España ha mejorado, pero «el resto de los países también» y recuerda que en Francia la energía cuesta la mitad que en España y en Estados Unidos es un tercio de lo que se paga aquí, lo que supone una diferencia en torno a los 50 euros por coche.

La parte comercial la desglosaba Ricardo Gondo, empezando por destacar el mercado de coches eléctricos, segmento en el que Renault cuenta con la gama más completa. Una oferta que los colocó líderes en movilidad eléctrica en 2014, con el 37% del mercado

100x100 eléctricos. En ese punto Gondo recuerda a las Administraciones que deben seguir invirtiendo con incentivos y puntos de recarga. En cuanto a la rentabilidad de la red, asegura que 2014 se cerró con un 1%. Y sobre la competencia de Dacia aclara que no canibaliza a Renault al dirigirse a clientes muy diferenciados.

Como gran año para la marca que dirige en España califica José M^a Terol 2014, porque, asegura el presidente de Mazda «nuestro mercado se ha convertido en el tercero de Europa tras Alemania y el Reino Unido», además de ser el de mayor crecimiento (+71%). Buenas asimismo son las expectativas para este año en el que «con cinco lanzamientos, el objetivo es crecer un 50%, hasta lograr una cuota del 2,5% en el mercado de particulares», confiesa.



▲ Mazda: José M^a Terol

Como consejero y director general de Nissan Iberia, Marco Toro resaltaba el buen momento de Nissan en nuestro país, con un crecimiento del 29% en 2014. Añadiendo que, «nos hemos convertido en la marca asiática más deseada» y recordando la clara apuesta por este país, con tres plantas de



▲ Nissan: Marco Toro.

producción y siete modelos en fabricación. Se añaden las inversiones que la firma japonesa tiene comprometidas: 430 millones de euros en los próximos tres años. Un esfuerzo que Toro cree se reflejará en el aumento de la cuota de mercado que, recuerda, «en 2014 logramos el 5%, pero con datos sorprendentes, como el 6,3% que alcanzamos en diciembre». Más allá de las cifras, habla de la apuesta de Nissan por la calidad: «calidad para nuestros clientes, calidad de servicio en nuestra red de concesionarios...».

También para el director general de Kia en España, Emilio Herrera, su marca vive un buen momento, con un crecimiento del 86% en el primer trimestre de este año, el doble del mercado. Unas cifras que sitúan a la marca coreana como la novena del ranking en el canal de particulares. Respecto a las previsiones para 2015, Herrera es optimista: «si el PIVE se mantiene durante todo el año, rondaremos el millón de unidades». Los objetivos que se imponen son ambiciosos: «Queremos estar en el Top 10 de ventas, aumentar la rentabilidad de los concesionarios,



▲ Kia: Emilio Herrera.

crecer en cuota de mercado y situarnos en el Top 10 de notoriedad e imagen de marca».

La llegada de DS como marca independiente del Grupo PSA al mercado la defiende Cristina Pérez. La responsable de comunicación de DS en la Península Ibérica considera importante el plan producto diseñado, con innovaciones como



▲ DS: Cristina Pérez.

nuevos motores Euro6 en toda la gama. Además destaca la aparición en España el DS5, que se lanzará como novedad mundial en un par de semanas en Francia e incorpora el ADN a nivel estético de DS, un concepto que cumple 60 años. También destaca el Divine DS, por ser el primer concept car puramente DS, que anticipa lo que va a haber en el futuro. Al estar en el año de darse a conocer, el objetivo es mantener los volúmenes y cuota de mercado de 2014. Y en esa renovación se enmarca la producción de modelos DS sin los chevrones. Cristina Pérez asegura que «nuestros clientes declaran que en la red Citroën DS están totalmente satisfechos», agregando que «tenemos una buena materia prima en venta y en postventa». El añadido es formar a la red en una «luxury attitude» para que el vendedor que ahora se encarga de dos marcas tenga muy claro las exigencias de cada una, pues todos los concesionarios van a tener un especialista en DS, aunque no en exclusiva.

el puntazo

La finalización de la Ruta de la Plata permite ir de Gijón a Sevilla por autovía y evitar peligrosas travesías.

Los 49 kilómetros que faltaban por abrir (entre Benavente y Zamora) para vertebrar de norte a sur la Península con una vía de alta capacidad han entrado en servicio. 179 millones de euros ha costado ese último tramo de la Ruta de la Plata (A66), que ahora se recorre en unos quince minutos y acaba con las peligrosas travesías por las que se veían obligados a pasar unos 8.000 vehículos al día.

la imagen

Doce millones de coches en 33 años

Un Corsa rojo celebraba la salida de la unidad 12 millones en la planta de Figueruelas, cifra que se ha logrado en los 33 años que lleva funcionando esa factoría por la que han pasado las cinco versiones que configuran la familia del utilitario de Opel y en la que se vuelven a fabricar tres modelos diferentes. El operario número 12.000 de la empresa, que trabaja en la compañía desde el año 89, Francisco Esteban, fue el encargado de conducir el Corsa 12 millones en su tramo final, con Antonio Cobo, el director general de GM España, sentado a su derecha.



la frase

Alvaro Nadal, Director de la Oficina Económica del Presidente del Gobierno.

«El automóvil es un activo potencial para el desarrollo industrial de España. Es uno de los sectores básicos para seguir en el camino del crecimiento. No entenderíamos el progreso de la economía española sin esa industria».



en breve

IMPULSO AL GAS

Seat, VW-Audi y la compañía energética EDP se han unido para promover el Gas Natural Vehicular. El acuerdo contempla paquetes comerciales conjuntos, de vehículo, repostaje y suministro.

VOLVO EN AMÉRICA

Carolina del Sur es el lugar elegido por Volvo Cars para su primera planta en Estados Unidos. Costará 446 millones de euros y tendrá una producción inicial de 100.000 unidades.

CON EYESIGHT

En la planta que acaba de inaugurar en Burgo de Osma (Soria), en cada línea de producción Carbures fabricará hasta 75.000 unidades al año de piezas para automóviles de fibra de carbono.

RECARGA CASERA

Para facilitar la instalación de puntos de carga de vehículos eléctricos en los aparcamientos de edificios de viviendas se modificará en Cataluña la Ley de Propiedad Horizontal.

la cifra

6,5

millones de coches Toyota y Nissan pasarán por el taller por problemas en los airbags del proveedor Takata. La llamada afecta a 1,8 millones de unidades vendidas en Europa (563.000 son Nissan) y hay 53.464 Toyota afectados en España: RAV4, Hilux, Yaris, Corolla y Avensis Verso. Honda también revisará casi cinco millones de vehículos en todo el mundo por problemas de los airbags de Takana.

Todo ha cambiado para seguir igual



**F30
SERIE 3 2012**
Primero en ofrecer varias líneas de equipamiento, y primero con una versión híbrida o un M3 dotado de turbo.

**E90
SERIE 3 2005**
Encargado de estrenar el iDrive y de aplicar el Valvetronic a motores de 6 cilindros. Su versión M3 usaba un V8.

**E46
SERIE 3 1998**
En el campo diésel, fue el primer Serie 3 con motor de inyección directa. Y el 316i estrenó el sistema Valvetronic.

**E36
SERIE 3 1990**
Fue el primero con faros carenados y con versión coupé. Y desde 1994 contó con una variante Compact.

**E30
SERIE 3 1982**
El segundo fue el primero en muchas cosas: en ofrecer un diésel o un M3, tracción 4x4, carrocerías Cabrio, 4P y Touring...

**E21
SERIE 3 1975**
Los faros dobles se reservaban a las versiones más potentes, como este 323i de 143 CV lanzado en 1977.

Había muchos atractivos en la convocatoria de BMW para probar las seis generaciones de la Serie 3 en una sola mañana. Demasiados como para rechazar la oferta. Uno, por ejemplo, reencontrarse con coches que no habíamos vuelto a conducir desde hace un cuarto de siglo,

como el 318is de la serie E30. Otro, subimos por vez primera a un E21, pues la primera generación de la Serie 3 ya no se vendía cuando Motor16 saltaba al kiosco allá por 1983. Y el más importante, por supuesto, concentrar en unas horas de sensaciones las cuatro décadas

de evolución del coche que ha marcado el paso en el mercado de las berlinas 'premium' deportivas, y en el que se han inspirado algunas marcas para lanzar sus productos; con dos ejemplos representativos: Lexus en 1998 con el IS y Jaguar ahora mismo con el XE.

BMW constató pronto que lanzar aquel modelo había sido un acierto, y en mayo de 1981, cuando todavía no se habían cumplido seis años desde su aparición, alcanzaba el millón de unidades vendidas, cifra nunca antes lograda por un coche del fabricante muniqués.

El mercado había respondido bien a su filosofía sencilla: berlina rápida y deportiva a base de asociar motores de alto rendimiento a una suspensión bien elaborada, la tracción trasera y un reparto de pesos próximo al 50:50 ideal. Y eso que, visto con ojos del siglo XXI, a mu-

chos puede extrañar ese éxito toda vez que el E21 sólo estuvo disponible con dos puertas—el carrocerero Baur fabricó algunos descapotables de manera artesanal—y que en su gama llegó a haber un motor de 75 CV, valor alejado de lo que entendemos hoy por 'deportivo'. De hecho,

para marcar diferencias dentro de la familia E21 los diseñadores crearon dos frontales: uno con faro simple—el 316 de 90 CV y el 318 de 98 CV, por ejemplo—y otro con doble faro, reservado a versiones con motor 2.0 o superior. El primer 320 rendía 109 CV, que

en 1975 eran muchos para un coche que rebasaba por poco la tonelada, pero a finales de ese año llegaba ya el 320i, con inyección Bosch K-Jetronic, 125 CV y un diferencial de deslizamiento limitado como opción. Todos querían tener uno pese a costar 17.400 marcos—8.896



E21 1975-1983



◀ El diseño de la carrocería de la berlina deportiva E21 fue obra de Paul Bracq, jefe de estilo de BMW entre 1970 y 1974. No tuvo variante de cuatro puertas y fue el primer modelo de la marca con el salpicadero orientado hacia el conductor.



E30 1982-1994



◀ El E30 fue diseñado por Claus Luthe, responsable años más tarde del Serie 8. Era un Serie 3 más pequeño que el anterior, pero más amplio por dentro y con una gama de carrocerías más extensa. En 1990 llegó la versión 318is, con culata multiválvula.



E36 1990-1999



◀ Obra también de Luthe, el E36 aparejó un cambio radical en materia de diseño exterior, lo que incluía un mayor cuidado de la aerodinámica o de la seguridad, pues el Serie 3 de 1990 se convirtió en el primer coche alemán con refuerzos en las puertas.



E46 1998-2005



◀ El E46, diseñado por Eric Gople bajo la supervisión de Chris Bangle, equipaba ya estabilizador DSC III, airbag de cortina, sensor de lluvia o volante multifunción. Y el Cabrio incorporaba barras antivuelco eyectables y cinturones integrados en los respaldos.



E90 2005-2012



◀ Joji Nagashima, bajo la dirección de Bangle, firmaba el diseño del E90, que era más grande pero tenía una carrocería 30 kilos más ligera y un 25 por ciento más rígida. Su versión Cabrio optaba ya por el techo duro escamoteable, de tres piezas de acero ligero.



F30 2012-



◀ El diseño del F30, a la venta desde 2012, es obra de Christopher Weil. Dentro se apuesta por muchos elementos de sus antecesores, como la instrumentación presidida por velocímetro y cuentavuevas, o el salpicadero orientado 7 grados.

euros— de la época, y el fenómeno se agrandó cuando aquella primera generación recibía en 1977 la versión 323i, con un seis cilindros de 2,3 litros y 143 CV alimentado por inyección, cuatro discos de freno y opciones nada habituales en la época, como dirección asistida o cambio de cinco marchas de relación cerrada. Ninguna de ellas presente, por cierto, en el 323i probado hace unos días por Madrid y alrededores.

Lo primero que destaca en ese primer Serie 3 de la historia es que su estética coincide con la imagen de BMW que muchos tenemos en la mente. Al menos los que pasamos ya de los 40 años. Y esa sensación prosigue en el interior, especialmente si centramos la

atención en volante y cuadro de instrumentos, que guardan parecido con el del Serie 3 actual. Se entiende mejor, además, cuando averiguamos que el E21 diseñado por Bracq—autor del prototipo BMW Turbo que dió lugar al mítico M1—fue el primer coche de la firma bávara con salpicadero orientado hacia el conductor, consola central integrada en el tablero y la característica iluminación de los relojes en tono naranja. No son detalles menores, pues sentaron cátedra en la casa.

Sin embargo, 'nuestro' 323i matriculado en 1979 no puede ocultar que los años no pasan en balde. Está magníficamente conservado, incluso mejor que varios de los 'herederos' que probaremos después, pero por



Les separan 40 años, tiempo en el que la Serie 3 ha ganado tamaño y peso. Pero los avances a todos los niveles han reducido el consumo a la mitad y han aumentado las prestaciones.

el diseño de los asientos o las cuatro marchas resulta complicado quitarse de la cabeza que vamos en un 'veterano'. Y si en 1977, cuando veía la luz,

el 323i se convirtió en paradigma de la deportividad, hoy parecen más destacables otros atributos, como la progresiva respuesta de sus seis cilindros

—acostumbrados a la patada de un turbodiésel moderno, este 2.3 transmite más agrado y dulzura que 'mala leche'—o una calidad de rodadura encomiable.

Pero imagino que afrontando un tramo de montaña a buen ritmo y bajo la lluvia —y sin el propietario del coche a la derecha— este 323i sería capaz de

demostrar por qué muchos le consideraban una verdadera escuela de pilotaje.

A modo de despedida caigo en dos detalles. El primero, la calidad del techo solar y las mínimas turbulencias que genera cuando rodamos por autovía con él abierto—también son este tipo de cosas las que contribuyen a poner el sello 'premium' a una marca—, y el segundo, la enorme capacidad del maletero—parece que tenga más de los 400 litros anunciados—gracias a las finas paredes de la carrocería, aunque el tabique de acero que separaba el habitáculo de la zona de carga impedía cualquier ampliación.

Con el buen sabor que me ha dejado el 323i de la serie E21 recorro unos metros hasta si-

tuarme junto a su sucesor, el E30. Llegó siete años más tarde, en 1982, pero la unidad que voy a conducir es un 318is, versión nacida en plena madurez del modelo alemán: en 1989, meses después de una remodelación del coche que afectó a paragolpes, faros —ya de tecnología elipsoidal—, ópticas traseras y chasis —adoptó amortiguadores de doble tubo—. Quizás por eso el segundo Serie 3 me parece mucho más moderno que el primero; y eso que todavía exhibía sus faros sin carenar. Y dentro es fácil acomodarse: asiento deportivo con buena sujeción y varios reglajes —incluso para alargar la banqueta—, volante agradable, cambio de cinco marchas con cortos recorridos, visibili-

BMW SERIE 3 GAMA 2015

Las principales novedades, bajo el capó

Aunque BMW ha aprovechado para actualizar la imagen de su Serie 3 –incluida la versión M3–, los cambios se centran en la gama de motores, donde hay novedades relevantes. Por ejemplo, se sustituye el 316i con un 318i equipado con motor 1.5 de tres cilindros y 136 CV –entre 4.400 y 6.000 rpm–, que gracias al turbo y la inyección directa gasta 5.0 l/100 km, o 5,3 litros en el caso del 318i Touring. La firma bávara, además, estrena un motor 2.0 de gasolina con cuatro cilindros, inyección directa y turbo del que hay dos niveles de rendimiento: en 320i y 320i Touring da 184 CV entre 4.700 y 6.000 vueltas –el gasto, respectivamente, es de 5,3 y 5,5 l/100 km–, y en 330i y 330i Touring rinde 252 CV entre 5.200 y 6.500 rpm –gasto de 5,5 y 5,8 litros, respectivamente–. Y la cuarta alternativa mecánica de gasolina también es nueva, pues los 340i y 340i Touring estrenan un 3.0 de seis cilindros –también con turbo e inyección directa– que entrega 326 CV de 5.500 a 6.500 rpm, y apareja bajos consumos: 6,5 l/100 km el sedán y 6,8 el familiar.



Por fuera, los cambios se centran en los faros delanteros –ahora pueden ser de LED– y las ópticas traseras, y varían elementos aerodinámicos como el faldón frontal y el alerón.



▲ En el interior aparecen materiales nuevos, hay más detalles cromados y la consola central recibe portavasos recubiertos con una tapa corrediza. El navegador Professional, que ahora puede ‘aprender’, gana en rapidez.

Y en diésel, los motores de 316d, 318d y 320d –116, 150 y 190 CV, respectivamente– pertenecen a la nueva familia de estructura modular. Además, el 320d EfficientDynamics Edition, equipado con cambio Steptronic de ocho marchas, rebaja a 99 g/km las emisiones, y aparece el 330e –comercialización en 2016– con mecánica híbrida enchufable de 252 CV, que homologa un gasto de 2,1 l/100 km y emisiones de 49 g/km, y puede cubrir 35 kilómetros en modo eléctrico.



dad perfecta en todas direcciones –los estrechos montantes de hace unos años facilitaban las cosas en cruces y giros–, mayor sensación de amplitud que en su antecesor pese a que las dimensiones exteriores se recortaron... Me gusta este 318i y me limito a ‘pasear’. Ya lo probé a fondo en su día y, pese a los 25 años transcurridos aún recuerdo la buena impresión que me causó en aquel Madrid-Santander que sirvió de presentación. Algunos le llamaron ‘el pequeño M3’ porque combinaba la carrocería de dos puertas con una decoración deportiva y un 1.8 multiválvula de 136 CV

que permitía divertirse. Hablamos de un coche que rondaba la tonelada de peso y que no tenía las ayudas activas que hoy son habituales, pues en 1989 sólo el 325i ofrecía ABS. BMW quería plantar cara al Volkswagen Golf GTI 16V de la época y creó la que, a mi juicio, ha sido la versión más juvenil de la Serie 3 a lo largo de su historia. Además, el E30 es para muchos el primer Serie 3 ‘de verdad’, pues fue el primero con variedad de carrocerías: dos y cuatro puertas, Cabrio –fabricado ya por BMW–, el primer M3 con sus 200 CV que causaban sensación... E incluso un

Touring, aunque la llegada del primer Serie 3 familiar en 1987 se gestó tres años antes, cuando un ingeniero de BMW, padre primerizo, pidió permiso a la compañía para convertir su E30 en un coche más práctico y amplio: cortó la carrocería, soldó los pilares C más atrás e instaló un portón de gran tamaño. Sus jefes quedaron tan gratamente sorprendidos que dieron el ‘OK’ al proyecto Touring.

Y el E30 sentó también las bases de los modernos Serie 3 por su atrevimiento técnico, pues fue la generación pionera en contar con un diésel –el 324d de 86 CV– y en ofrecer

tracción total –el 325ix–, basada en un diferencial central de accionamiento viscoso que repartía el par entre los ejes.

El E36, lanzado en 1990, supuso más ruptura, pues la imagen cambió bastante y el peso creció de forma apreciable. Durante nuestro test lo notamos al volante de un 318i de 140 CV, pues los 200 kilos extra pasan factura, aunque también es patente el progreso en diseño interior, confort y materiales.

Progreso que siguió con el E46 de 1998, un coche que llegó con la versión 328i de 193 CV como tope de gama, relevada dos años más tarde por el 330i de 231 CV que tuvimos ocasión de conducir a continuación, y que nos pareció un producto fantástico, no tan alejado, pese a sus 15 años, de los niveles de agrado, seguridad y rendimiento actuales.

De hecho, tras concluir la jornada con un 320d E90 y un F30 –el modelo actualmente a la venta– entendimos mejor que el progreso incesante de BMW en materia de tecnología tiene como objetivo conservar la esencia del coche –berlina deportiva–, pero optimizando valores ‘accesorios’ como el consumo, la amplitud de habitáculo y maletero, el confort, la calidad o la seguridad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	316 E21 1975	316 E30 1982	316i E36 1990	316i E46 1998	318i E90 2005	316i F30 2012
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.573	1.766	1.596	1.895	1.995	1.598
Válvulas por cilindro/Alimentación	2/ Carburador	2/ Carburador	2/ Iny. electrónica	2/ Iny. electrónica	4/ Iny. electrónica	4/ Iny. dir. y turbo
Potencia máxima (CV/rpm)	90/6.000	90/5.500	100/5.500	105/5.300	129/5.750	136/4.350
Par máximo (mkg/rpm)	12,8/4.000	14,3/4.000	14,4/4.250	16,8/2.500	18,3/3.250	22,4/1.350
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 4 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	165 SR13	175/70 R14	185/65 R15	195/65 R15	205/55 R16	205/60 R16
Peso en vacío (kg)	1.010	990	1.190	1.285	1.360	1.385
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.355/1.610/1.380	4.321/1.630/1.350	4.433/1.698/1.354	4.447/1.739/1.387	4.520/1.817/1.421	4.624/1.810/1.420
Distancia entre ejes (mm)	2.563	2.573	2.700	2.725	2.760	2.810
Capacidad del depósito (l)	52	55	65	63	63	60
Volumen del maletero (l)	400	425	435	440	460	480
De 0 a 100 km/h (s)	13,8	12,1	13,1	12,4	10,0	8,9
Velocidad máxima (km/h)	160	175	191	200	208	210
Consumo mixto (l/100 km)	11,5 (urbano)	10,9 (urbano)	10,2 (urbano)	7,8	7,3	5,8

Las líneas maestras del plan 'Back in the Race' del grupo automovilístico se han escenificado durante el Salón de Barcelona. Y lo han hecho en un stand que, con tres modelos, marca las líneas maestras de la filosofía de Peugeot, Citroën y DS. Diseño y tecnología de vanguardia son las coordenadas de la nueva hoja de ruta de PSA.



▲ Los motores PureTech o los BlueHDi buscan el mismo principio, alcanzar la máxima eficiencia sin perder nada en cuanto a agrado de conducción.

Un grupo y tres marcas a la vanguardia tecnológica

La nueva etapa iniciada por el Grupo PSA Peugeot Citroën significa una clara apuesta por la innovación y el desarrollo de sus tres marcas, diferentes y diferenciadas entre sí. Pero también por compartir elementos, intereses y objetivos comunes. Así, Citroën, DS y Peugeot basan su estrategia en un gran pilar, la innovación tecnológica, tanto desde el punto de vista medioambiental, como en conectividad. No en vano, PSA es referencia en I+D, con más de 1.000 patentes publicadas en Francia en 2014. Y además de sus propias soluciones, siempre busca la alianza con los más grandes para seguir avanzando. Prueba de ello, es su asociación con IBM para ofrecer nuevos servicios de comunicación en el interior de los coches.

Esa doble apuesta por la tecnología de la eficiencia y de las comunicaciones, se reflejaba claramente en un stand con un espacio separado –pero muy integrado– para sus tres marcas, en el que cada una podía demostrar su propia personalidad diferenciadora, pero en la que también se han podido apreciar los objetivos y características comunes; el ADN de PSA que tanto Citroën como DS como Peugeot son capaces de imprimir a todos sus modelos.

Los avances en el apartado medioambiental y de eficiencia se concretaban en tres pilares: la plataforma EMP2, los motores PureTech y los BlueHDi. La plataforma EMP2 (fue uno de los grandes atractivos del stand) es

la base de la construcción de los nuevos modelos del Grupo, y ya la utilizan coches como el Citroën C4 Picasso o el Peugeot 308... Y en un futuro, un 50 por ciento de la gama tendrá esta base, que permite rebajar peso, estandarizar la producción, mejorar la aerodinámica, incorporar los equipamientos más innovadores (stop & start, dirección asistida eléctrica o neumáticos de ultra baja resistencia) y adoptar las nuevas motorizaciones Euro6. Con ello, se consigue excelentes resultados en cuanto a consumos y emisiones.

La sorprendente familia de motores tricilíndricos PureTech era otra de las atracciones del salón. Unos propulsores disponibles en versiones at-

mosféricas (68 y 82 CV) o turboalimentadas (110 y 130 CV), que en absoluto hacen pensar que estamos ante un tricilíndrico por su suavidad y agrado de uso, pero que además son capaces de obtener unas disminuciones en el consumo espectaculares, como el 18 por ciento que rebaja las emisiones el motor PureTech 1.2 respecto a un cuatro cilindros convencional. Un secreto que está en el diseño del motor –con menos piezas, menos peso, menos fricciones internas– pensado desde el principio con ese objetivo de la máxima eficiencia, pero también con el máximo agrado de uso.

Lo sorprendente de los motores de gasolina no nos hace olvidar los propulsores diésel –terreno en el que PSA siem-

pre ha sido vanguardia– encarnados en los propulsores BlueHDi que ofrecen la tecnología más eficiente del mercado. Una tecnología que se concreta en récords como el obtenido con un Peugeot 208 1.6 BlueHDi 100 CV SS que logró, pocos días antes del Salón de Barcelona, recorrer 2.152 kilómetros con sólo 43 litros de gasóleo, a una media de 2l/100 km. Es sólo un ejemplo de la evolución de unos motores que gracias a la combinación del SCR (Reducción Catalítica Selectiva), el Filtro Antipartículas con Aditivo y el Start & Stop reducen hasta en un 90 por ciento los óxidos nítricos y eliminan el 99,9 % de las partículas.

Estos avances eran los grandes protagonistas del stand...

PEUGEOT, CITROËN Y DS ESCENIFICAN SU PLAN 'BACK IN THE RACE' EN EL SALÓN DE BARCELONA

junto a los coches, por supuesto. Tres modelos, uno de cada marca, donde se ponen en práctica estos avances. Por parte de Citroën el protagonista era el C4 Cactus, el Coche del Año en España y finalista del Coche del Año en Europa. Un modelo con la simplicidad como virtud, dentro de una nueva filosofía de entender el automóvil. Pero es una sencillez sólo aparente, pues el C4 Cactus apuesta por la tecnología útil... Y todo lo útil, y todo lo tecnológico, siempre está muy bien pensado.

En DS la estrella de la marca era el nuevo DS5, que supone

la 'Declaración de Independencia' de la marca. Sin olvidar sus orígenes comunes, el DS5 supone una apuesta por la exclusividad tanto en diseño como en calidad de materiales y acabados o, por supuesto en aporte tecnológico. En el nuevo modelo ese aporte tecnológico de los motores tiene un nuevo actor, la tecnología Hybrid 4x4, que permite combinar prestaciones deportivas con consumos de utilitario.

El rincón de Peugeot lo protagonizaba el 308 en su versión GT. El Coche del Año en Europa 2014 apuesta con esta nueva versión por el comporta-

miento más dinámico y las sensaciones de conducción. Para ello el Peugeot 308 GT cuenta con el motor BlueHDi, con la caja de cambios automática por convertidor de par EAT6 y por un equipamiento enfocado al dinamismo, con el Peugeot i-Cockpit o el Driver Sport Pack. Elementos cuyo objetivo es ofrecer la mejor experiencia de conducción.

Para esto sirve la tecnología, para dar a cada conductor la oportunidad de disfrutar al volante. Y en el Grupo PSA apuestan por esos avances en sus tres marcas. Cada una con un estilo; pero todas en vanguardia.



Los beneficios que ofrece la plataforma EMP2 en el desarrollo y la construcción de nuevos modelos se mostraban en el stand.

+ en www.portaventura.es/ferrari-land



PORT AVENTURA FERRARILAND MÁS CERCA

FerrariLand, el parque temático de la marca del cavallino rampante en Port Aventura, ya tiene su primera piedra, que procede de la casa de Enzo Ferrari en Maranello. La marca también ha aportado como símbolo un pistón de F1 de 2014, año de la firma del acuerdo entre PortAventura Resort y Ferrari.

La gran atracción de FerrariLand, que se inaugurará en 2016 y ocupará 75.000 m², será el acelerador vertical más alto y rápido de Europa.

VOLKSWAGEN PASIÓN EN INSTAGRAM

Volkswagen es la marca del automóvil que más 'corazones' consigue en Instagram. El corazón es la manera de indicar en esta red que una foto gusta y la marca finalizó los tres primeros



meses del año con 7.972 seguidores (330 entradas diarias). Las imágenes del Golf GTI y de Polo R WRC fueron las preferidas. Por marcas, le siguen BMW y Seat.

+ en www.peugeot.es

PEUGEOT

El Peugeot 604 cumple 40 años y el 204 celebra su 50 aniversario. De este último (abajo, derecha) se vendieron 1,6 millones de unidades. Tuvo versión descapotable (abajo, izquierda).



El Peugeot 403 (derecha) celebra su 60 cumpleaños mientras que el 402 (izquierda) cumpliría estos días 50 años.

MESES DE ANIVERSARIOS

La marca Peugeot celebra entre abril y mayo los cumpleaños de cuatro de sus modelos más emblemáticos, el 604, 403, 402 y 204. Estos vehículos han cumplido 40, 60, 80 y 50 años respectivamente y, para conmemorarlo, el Museo de la Aventura de la marca en Sochaux (Francia) ha organizado una exposición en la que ha reunido a los cuatro modelos así como

una selección fotográfica de los mismos. La muestra permanecerá abierta hasta el próximo 15 de junio.

Para la marca, todos los modelos son importantes, pero la celebración más especial es la del 204, que llegó al mercado en 1965 para reafirmar el éxito de la serie 200, que se había inaugurado en 1929 con el 201. Del 204 se vendieron 1,6 millones de unidades.

El modelo participó en los rallies africanos y, como muestra de su espíritu de competición, una unidad del 204 coupé participará en la prueba clásica el Tour Auto 2015 (22-24 mayo).

Precisamente, el 204 celebra su 50 aniversario coincidiendo con la llegada al mercado del nuevo 208, de cuya 1ª generación se han vendido casi un millón de unidades.

+ en www.bmw.es

PROGRAMA JOVEN

APRENDER CON BMW

BMW ya ha seleccionado a los 23 jóvenes que participarán en la segunda edición de su programa '¿Te gusta aprender?' y que, por tanto, realizarán prácticas renumeradas durante un año en la sede

mundial del Grupo, en Múnich (Alemania). La marca, que colabora en esta iniciativa con la Universidad de Alcalá de Henares y la Fundación Universidad Empresa, recibió más de 6.000 solicitudes.



+ en www.hyundai.es

SOLIDARIDAD

Hyundai ha donado 300.000 dólares (262.000 euros) en ayuda humanitaria a la Cruz Roja de Nepal para paliar los efectos del seísmo sufrido en el país y ayudar a su reconstrucción.

+ en www.facebook.com/citroen.es

CITROËN

C4 CACTUS, CON EL BASKET

El Citroën C4 Cactus ha sido el vehículo oficial de la Final Four de la Euroliga de Baloncesto, que se ha celebrado en Madrid la semana pasada. El modelo, 'Coche del Año en España 2015', estuvo presente en la Fanzone que la marca instaló en la Plaza de Oriente, donde los aficionados al baloncesto pudieron disfrutar con animaciones especiales.

La marca también tuvo su hueco en la Plaza de Felipe II, al lado del pabellón Barclaycard Center, donde la Kiss Cam C4 Cactus capturó los gestos más divertidos y emotivos de los aficionados asistentes a los encuentros.

Además, Citroën también sorteó un abono doble para asistir a todos los partidos de la Final Four a través de su cuenta de Twitter.



El C4 Cactus ha sido el coche oficial de la Final Four de la Euroliga de Baloncesto.

+ en www.nissan.es

CON LAS TECNOLOGÍAS DEL NISSAN QASHQAI

ASÍ PODRÍA SER LA OFICINA DEL FUTURO

Nissan se inspira en las tecnologías del Qashqai para crear la oficina del futuro, con detector de fatiga y sillones ergonómicos.

¿Qué pasaría si trasladáramos las tecnologías que equipa el Nissan Qashqai a la oficina? La respuesta la ha dado un ingeniero de la marca en Europa quien ha demostrado que esto aumentaría la productividad. Por ejemplo, el detector de fatiga serviría para medir nuestra actividad en el ordenador y generar una señal de alarma que evitaría las pérdidas de concentración. La

cámara de visión 360 grados ayudaría a controlar todo el entorno del individuo mientras que el detector de movimiento alertaría de la llegada de algún compañero, etc. A estas mejoras habría que añadir el hecho de poder sentarnos en sillones ergonómicos como el asiento del Qashqai, que ofrece soporte a la pelvis, la zona lumbar, las vértebras y la caja torácica.



Nissan ha grabado un vídeo en el que muestra qué ocurriría si trasladáramos las tecnologías que equipa el Qashqai a la oficina.



Si quieres ver el vídeo de la oficina del futuro de Nissan entra en... www.m16.in/v606

+ en www.discoverychannel.es

TOP GEAR

CITA TELEVISIVA

Cada jueves (23:00 horas), los aficionados a los coches tienen una cita en Discovery Channel con 'Top Gear', el programa de televisión y automóviles más seguido del mundo. Será la última oportunidad de ver en acción a los tres irreverentes presentadores del espacio (Je-

remy Clarkson, James May y Richard Hammond), que ya no estarán la temporada siguiente. Entre los coches a prueba, el Alfa Romeo 4C, el Mercedes G63 AMG 6x6 o el McLaren P1.



+ en www.seat.es

RETO VIRTUAL

40 estudiantes españoles y alemanes de Arquitectura se han reunido en Barcelona para crear el museo digital de Seat, que resumirá la historia de la marca.

+ en <http://cadacuenta.minihub.es>

CONCURSO

EL MINI 111.111

Mini está a punto de celebrar la salida de las líneas de montaje de su coche número 111.111. Por eso, ha puesto en marcha un concurso en el que aquel participante que acierte el modelo, color y tipo de motor del vehículo que cumpla ese número podrá disfrutar de un Mini durante un fin de



¿De quién será la calle?

El Gran Premio de Mónaco no augura, en principio, una ganador diferente a los pilotos de Mercedes. Pero la especial naturaleza de este trazado y su historia ofrecen en ocasiones resultados inesperados. Por diferentes razones, tanto Fernando Alonso como Carlos Sainz y Roberto Merhi pueden encontrar en las calles del Principado una ocasión singular para sus aspiraciones.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Los circuitos de menor carga de potencia nos ayudarán por ahora, así que Mónaco es el primer circuito en el que podamos mejorar un

poco el resultado», comentaba Fernando Alonso antes del Gran Premio de España, «en las próximas dos o tres carreras estaremos luchando por la décima plaza, y espero que después de Canadá

y Austria seamos más fiables y podamos pelear por el séptimo puesto. Ése es el objetivo», predecía Alonso. ¿Será en el Gran Premio de Mónaco donde McLaren y Honda puntúen por primera vez?

Si el piloto puede marcar diferencias entre sus pares, y la configuración del trazado monegasco reducir las para la potencia de los motores, quizás el equipo británico pueda jugar bazas imposibles has-

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1950
GP ORGANIZADOS
65

LONGITUD
3.340 METROS
VUELTAS
78

CURVAS (IZDA/DRCHA.)
19 (10 DER. / 9 IZQ.)
VELOCIDAD MÁXIMA
310 KM/H

RÉCORD VUELTA
M. SCHUMACHER
1:14.439.
(2004)



Circuito de Mónaco curva a curva

1 Curva de St Devote: Tras la arrancada, la curva de derechas se convierte en un embudo, donde son frecuentes los toques al buscar posicionarse en la apurada de frenada inicial. Una escapatoria mínima no evita los raíles en caso de seguir recto y fallar la frenada.

2 3 4 Se acelera fondo en subida hacia el Casino, pasando antes por Beau Rivage y Masselet, siempre hacia la izquierda. En esta última, es fundamental mantener la trazada para no acabar contra los raíles. Se va cerrando, por lo que se exige mucho tacto de freno antes de afrontarla. En la salida del Casino se acelera para bajar a tope hacia Mirabeau, con el famoso bache en medio de la bajada, que los coches evitan con un 'zig zag'.

5 6 Mirabeau y Loews. La primera horquilla se pasa en ocasiones en tres ruedas por

la diferencia de altura del asfalto. A partir de aquí se acelera con corto golpe de gas para afrontar la curva más lenta del circuito, una horquilla de 180 grados.

7 8 La primera gira a la derecha, y requiere velocidad para encarar Portier, dejando los raíles siempre muy pegados a la izquierda. Se entra luego hacia el túnel, siempre con los raíles muy cerca, también a la izquierda.

9 Túnel: la zona más rápida del circuito, por encima de los 300 km/h.

10 11 Beau Rivage y chicane: Se llega a la zona del puerto con una de las frenadas más violentas del circuito, uno de los escasos puntos de adelantamiento dificultado por lo muy bacheado de la zona, que desequilibra al monoplaza a la menor oportunidad.

12 Tabac: Una de las curvas más delicadas de la pista, rapidísima, exige un trazado muy ceñido y no es difícil golpear contra los raíles a poco que se pierda la línea. Aquí se han producido famosos accidentes en el pasado, especialmente con lluvia.

13 14 15 16 Zona de la Piscina. Rapidísimo cambio de dirección, pasando por encima de los pianos. Tendencia del coche a irse de atrás. Aunque la chicane es más amplia desde hace años, re-

sulta más fácil golpear contra los raíles si el coche se escapa en los pianos, ya que se descoloca si se afrontan muy agresivamente.

17 18 19 Rascasse y Anthony Nogues. La primera, muy lenta, sale en subida y acelerando, con golpes de sobreviraje en ocasiones. La última, previa a la línea de meta, también puede terminar con el monoplaza en los raíles al mínimo error o despiste.

HORARIOS
JUEVES, 22 DE MAYO
1ª SESIÓN: 10:00-11:30
2ª SESIÓN: 14:00-15:30
SABADO, 23 DE MAYO
1ª SESIÓN: 11:00-12:00
CLASIFICATORIOS: 14:00
DOMINGO 24 DE MAYO
CARRERA 14:00



ta el momento. La carrera de Montmeló supuso una decepción para el equipo británico, donde el MP4-30 mostró más problemas de lo esperado. Sólo cabe recordar las palabras de Jenson Button sobre el comportamiento de su monoplaza al término de la prueba. Aunque Alonso quizás habría puntuado de no mediar el inusual problema con los frenos que le eliminó cuando rodaba entre los diez primeros.

También Mónaco podría suponer una incógnita para McLaren a pesar de que en teoría maquille las debilidades del MP4-30. Porque tanto Alonso, Button, Magnussen han alabado la manejabilidad del monoplaza en varias ocasiones. Pero en el trazado catalán también hubo quejas sobre la entrega de potencia de la unidad híbrida nipona. Mónaco no sería el mejor trazado en este sentido.

En todo caso, si el déficit de McLaren se estima actualmente entre los 100 y los 120 caballos, Mónaco debería ser el mejor trazado para enmascararlo. Buena elasticidad en la entrega de la potencia, un monoplaza ágil de comporta-

miento y una posición entre los diez primeros de parrilla el sábado podrían ofrecer a McLaren ese resultado que tanto necesita.

Pero también Carlos Sainz y Roberto Merhi llevarán bandera española en Mónaco a bordo de sus monoplazas. En el caso de Toro Rosso, una buena posición de parrilla podría ayudar a compensar los difíciles comienzos de carrera con depósitos llenos que ha ofrecido hasta el momento el STR10. El monoplaza italiano se ha mostrado extraordinariamente competitivo en las pistas de curvas rápidas, aunque resulte una incógnita su rendimiento en las calles del Principado. Como a McLaren, también le aliviará no depender de la potencia máxima del motor Renault.

«Podría no tener el monoplaza más competitivo, pero tenemos 19 carreras y, al menos en una, dos o tres tiene que brillar, como nuestros dos pilotos hicieron en la última sesión cronometrada en Montmeló. «Este es el momento en el que los equipos punteros se fijan en un piloto», explicaba Franz Tost recientemente, refiriéndose al

PARA ALONSO Y MCLAREN MÓNACO PUEDE TAPAR LA DECEPCIÓN SUFRIDA EN BARCELONA, PUES AQUÍ LA POTENCIA NO ES TAN DETERMINANTE



▶▶ Graham Hill fue el primero que ganó 5 veces en Mónaco. Para Nelson Piquet era como «volar con un helicóptero en el comedor de casa».



▶▶ Ayrton Senna, a la izquierda, ganó cinco veces seguidas. Para Alain Prost, correr en Mónaco era «sobrecogedor».



UNA CARRERA SINGULAR Mónaco, el helicóptero o la bicicleta

No es solo el toque singular de cosmopolitismo y exclusividad que rodea al Gran Premio de Mónaco durante casi toda una semana, y que la Fórmula 1 aprovecha hasta sus últimas oportunidades para vestir su imagen. La pista es protagonista tanto como puede serlo la carrera en sí misma. Y el piloto, también. «Desde nuestro punto de vista –quizás los equipos lo vean de forma diferente– lo mejor de venir a Mónaco es que es un circuito donde el piloto tiene más influencia en los acontecimientos», explicaba Daniel Ricciardo ante la llegada del gran premio monegasco, «pilotar un Fórmula 1 es especial en cualquier parte –la velocidad, la potencia y la aceleración te dejan anonadado– pero aquí es como hacer una vuelta en un supermercado, y mola, mola mucho». «Cuando salías con el coche en las primeras vueltas del fin de semana, siempre te decías a ti mismo, ¡ibuah, mierda! ¡este sitio es sobrecogedor!». Alain Prost, como tantos otros pilotos, quedaba impresionado ante esos primeros momentos donde el singular espacio físico desconcertaba e impresionaba a los pilotos a partes iguales, hasta que los

sentidos, cuerpo y cerebro se acostumbraban a un entorno claustrofóbico. «Volar con un helicóptero en el comedor de casa», «montar en bicicleta en el cuarto de baño»... Los clichés de Nelson Piquet y David Coulthard son metáforas ya acuñadas para el trazado monegasco, y Ricciardo aprovechaba para añadir de su cosecha. «Sé que había una frase sobre Mónaco y la bicicleta en el cuarto de baño... Bueno, cuando era niño, me encantaba montar en mi pequeña bici dentro de la casa. Era más divertido, había más obstáculos, y era un poco más peligroso». Para marcar diferencias en Mónaco, antes el piloto debe confiar plenamente en su monopla. Cualquier deriva hacia el sub o sobreviraje es una pesadilla. Porque rodar a escasos metros de los raíles es un paseo cada vuelta por los límites de un precipicio. Muchas veces el piloto se asoma cuando se escucha el sonido metálico de los raíles, tocados sutilmente por una rueda que sobre ellos se ha apoyado. Mentalmente, quizás sea ésta la carrera más dura del calendario junto con Singapur. Fernando Alonso reconocía que uno se quedaba

varios días 'sonado' tales son las sensaciones visuales y físicas. Por no hablar de la extrema concentración para no cometer errores y no caer ante los raíles. Muchos de los pilotos agradecerán también los cambios semiautomáticos del presente para ello. Al margen del esfuerzo físico que representa esta prueba. En 1983, Keke Rosberg reconoció haber llegado a la meta con la mano derecha en carne viva. Ayrton Senna ganó cinco veces seguidas en Mónaco. Hubieran sido seis, de no ser por aquel despiste de 1988, cuando arrasaba. En su primera participación, 1984, casi ganó bajo la lluvia. El brasileño dominó en casi el 75 por ciento por ciento de las carreras en las que participó en el Principado. Schumacher ganó en otras cinco, al igual que Graham Hill. Fernando Alonso y Nico Rosberg son los únicos en ganar dos carreras seguidas en los últimos 20 años. Si el alemán repitiera, sería el primero desde Ayrton Senna en ganar tres carreras seguidas. Para el español ésta es carrera marcada en el calendario. Porque ya sabe que, en Mónaco, el piloto puede seguir marcando diferencias.

potencial de Sainz. El piloto de Toro Rosso ya cuenta con dos participaciones en su haber, y siempre ha optado por la pole en las World Se-

ries. En cinco carreras ha entrado en tres ocasiones en el Q3 y en Montmeló logró una extraordinaria quinta posición. Si Sainz mantuviera se-

mejante racha en Montecarlo podría dar la campanada. En cuanto a Roberto Merhi, el castellanense también fue confirmado para correr

en Mónaco, dejando libre su puesto en el equipo Pons, en las World Series, que también corren en Mónaco durante el mismo fin de semana. Tendrá



▶▶ En Mónaco Fernando Alonso espera llevarse la primera 'alegría' de la temporada. El circuito da más importancia al piloto que al coche.



▶▶ Carlos Sainz espera seguir con la racha y Roberto Merhi, buscará poder batir a su compañero de equipo por primera vez en la temporada.



una buena oportunidad para resarcirse ante su compañero de equipo, Will Stevens que le ha derrotado en las carreras anteriores.

Hasta el momento, Mehri no ha dispuesto del mismo material que su compañero, quien cuenta con un aporte financiero que no respalda al piloto español. Aunque también parece sufrir para sacar el máximo partido a los Pirelli, las diferencias de peso entre ambos pilotos no juegan a su favor, factor este también reconocido por el equipo. Por ello, ante un trazado tan singular, Mehri tiene una buena oportunidad de batir a su rival de Manor, el único que



en estos momentos tiene en la Fórmula 1. «No creo que sea la realidad», explicaba un decepcionado Sebastian Vettel al

término del Gran Premio de España, donde el alemán terminó a 45 segundos de Nico Rosberg. Con una amplia evolución aerodinámica, y

en la confianza interna de la Scuderia de recortar diferencias con Mercedes, el tiro salió por la culata: la diferencia en meta fue la mayor de toda la temporada. En el Gran Premio de Mónaco se comprobará si Mercedes se ha despegado tanto de la Scuderia.

«Si se toma la media de las primeras cinco carreras, entonces tienes la realidad», explicaba el alemán, «creo que hay que ser justos y aunque en algunas pistas uno puede ser más competitivo que otros, parece que por alguna razón no fuimos competitivos aquí (en Montmeló), aunque hemos mejorado



ROSBERG Y HAMILTON VUELVEN AL LUGAR DE SU PRIMER DISPUTA



EN 2014 El primer choque de trenes

Nico Rosberg batió por primera vez en la pista a Lewis Hamilton tras un tenso, intenso y polémico fin de semana. El piloto alemán necesitaba imperiosamente la victoria tras haber sido derrotado hasta el momento por el británico. Sólo había ganado en Australia, y por avería mecánica del alemán.

Todo empezó en los entrenamientos del sábado, en los momentos finales del Q3. Antes, el ambiente ya venía caldeado por el uso indebido que los pilotos habían hecho del un programa de motor vetado por los responsables de Mercedes para defenderse mutuamente en Bahrein. En su último intento, y con el mejor tiempo en su haber, Rosberg se salió de la pista en una maniobra extraña que delataba intencionalidad por su dinámica. Hamilton, que venía por detrás marcando el mejor tiempo, vio frustrada su oportunidad con la bandera amarilla correspondiente. La guerra de declaraciones, especialmente por parte de Hamilton, fue caliente. Pero el alemán tenía media victoria en el bolsillo. Durante gran parte de la prueba Rosberg mantuvo a Hamilton entre uno y dos segundos, siempre por detrás. Cuando el coche de seguridad salió tras el incidente de Sutil, el británico perdió todas sus oportunidades. Incluso un problema en su ojo izquierdo le obligó a defenderse en la parte final de la prueba de Daniel Ricciardo.

Si se vislumbraba que Mónaco podría ser un escenario donde los rivales de Mercedes pudieran contar con alguna oportunidad, nada más lejos de la realidad.

Ni Ricciardo ni Vettel fueron alternativa, perdiendo medio segundo por vuelta en los primeros compases de carrera. Al final, el australiano fue tercero, acompañando en el podio a los dos pilotos de Mercedes tras caer a la quinta posición tras la salida.

Otro de los protagonistas de la carrera fue el alemán Nico Hulkenberg, quien terminó en la quinta posición después de haber aguantado los compases finales de la carrera manteniendo a raya a sus rivales con sus gomitas blandas



totalmente degradadas, e incluso fue capaz de adelantar a Magnussen cuando aprovechó el duelo del danés con Jean Eric Vergne. Uno de los rivales del alemán fue Jenson Button, quien logró terminar sexto, rompiendo con el décimo de Magnussen la racha de McLaren, que llevaba tres carreras sin puntuar.

Otro de los grandes héroes de la pasada edición fue el francés Jules Bianchi, quien dio los primeros puntos a Marussia, y los únicos logrados en la Fórmula 1 desde que Hispania, Caterham y el equipo ruso entraran en la Fórmula 1 en 2010. No fue casualidad, porque incluso estuvo a punto de entrar en el Q2. Aquel resultado ha tenido mucho que ver en la resurrección del equipo, ahora Manor, en esta temporada, gracias al aporte económico para el futuro que aquel resultado deparó al Marussia de entonces.

En cuanto a Fernando Alonso, se mostró especialmente satisfecho de su vuelta en entrenamientos con un quinto puesto que no hacía valer el verdadero mérito de esa vuelta, que le dejó un particular 'hormigueo'. Pero en la carrera, el piloto español no tuvo en ningún momento opciones al podio, y nada más empezar la carrera se quedó descolgado de los primeros, con el cuarto puesto como 'máximo', reconoció al final de la prueba. Con problemas en el motor eléctrico nada más comenzar, también se quedó sin frenos en los últimos compases de la prueba.

Quien realmente vivió mala fortuna fue Kimi Raikkonen, camino de un podio que hubiera reivindicado su desastroso inicio de temporada con Ferrari. Un toque por detrás a cargo de Max Chilton el coche de seguridad en pista reventó la que también hubiera sido su primera victoria interna sobre Alonso.

nuestro coche». Obviamente, la configuración de Mónaco es radicalmente opuesta a la del circuito catalán, y cabe poner en un paréntesis temporal la última y desconcertante derrota de Ferrari. Si las diferencias de Mercedes se mantuvieran también en el lento trazado del Principado, entonces el equipo italiano tendría motivos para la preocupación. En principio, sería razonable esperar que el escenario sea distinto al de Montmeló según esas «cinco carreras de media».

Diferencias mayores o menores al margen, en todo caso, Mercedes no debería tener rival. Nadie ha batido a los monoplazas alemanes el sábado por el momento, y tanto Rosberg como Hamilton se disputarán la victoria un año más. Aunque en 2014 el W05 ofreció en esta misma pista la menor ventaja por vuelta de las primeras carreras del año, fue suficiente para copar la primera línea y, con ello, el doblete.

Rosberg ha logrado vencer en las dos últimas ediciones, y ambas desde la primera posición. Además, ha conseguido romper en Montmeló la racha e inercia de victorias del británico. Como Rosberg reconociera allí, su enfoque de los entrenamientos cambió tras su derrota de Bahrein el sábado. Aplicó otra filosofía en el trazado catalán que fructificó en el Q3. En Mónaco esa agresividad será más necesaria que nunca si quiere reducir los 20 puntos de diferencia que les separan en la clasificación general.

La historia del Gran Premio de Mónaco también nos recuerda que esta carrera puede ofrecer perfiles y resultados inesperados. Accidentes, coche de seguridad, climatología... Aunque sea una prueba de naturaleza altamente predecible, también en ocasiones se vuelve loca. Dada la dinámica de la presente temporada, nada como perder los papeles de vez en cuando. Ojalá sea así en 2015.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

CAMIONES RED BULL RING



Sólo un podio para Albacete

Un tercer puesto en la cuarta carrera es el mejor resultado del madrileño Antonio Albaladejo (Man) en el circuito austriaco de Red Bull Ring, donde el gran protagonista fue el húngaro Norbert Kiss (Man), que ganó las cuatro mangas disputadas y agranda su ventaja al frente del certamen. Albaladejo es ahora quinto de la general.

WTCC NÜRBURGRING

Otro 'repasso' de los Citroën

El argentino José María López refuerza su condición de líder del Mundial de Turismos tras la disputa de las esperadas carreras –a tres vueltas cada una– en el viejo trazado de Nürburgring, donde 'Pechito' se impuso en la primera manga y fue segundo en la otra, por detrás de su compañero Yvan Muller. Y es que la cita en el



circuito alemán fue otro recital de los C-Elysee, pues los coches franceses lograron el triplete en la carrera inicial –por detrás de López entraron los franceses Sébastien Loeb y Muller–, mientras que la segunda terminó con el ya citado doblete de Muller y López, acompañados en el podio por el portugués Tiago Monteiro, que fue tercero con el Honda Civic.

MOTOS LE MANS

Lorenzo vence, y ya es segundo

Con su victoria en Jerez, Jorge Lorenzo demostraba que también habría que contar este año, y en Le Mans este fin de semana ha reforzado sus posibilidades de cara al título, pues un nuevo triunfo del mallorquín a lomos de su Yamaha le coloca en la segunda plaza de la general de MotoGP, y a sólo 15 puntos de su compañero



▲ Marc Márquez salía primero, pero tras la tumultuosa salida cayó a la cuarta posición.

Valentino Rossi, segundo en el GP de Francia por delante de Andrea Dovizioso, con la Ducati. Márquez, cuarto pese a partir desde la 'pole', sigue con problemas para remontar en carrera y en el campeonato. En las otras clases, Thomas Luthi se imponía en Moto2 por delante de Rabat y Zarco, mientras que en Moto3 conformaban el podio los italianos Fenati, Bastianini y Bagnaia.

RESISTENCIA 24 HORAS DE NÜRBURGRING

De las cuatro últimas ediciones disputadas de la prueba alemana, Audi ha vencido en tres. Esta vez, el R8 LMS de Mies, Müller, Sandström y Vanthoor compartió el podio, literalmente, con un BMW Z4 y un Porsche 911.



Victoria del nuevo Audi R8 LMS en la gran carrera del 'Infierno Verde'

Sólo habían pasado diez semanas desde que Audi desvelara su flamante GT3, basado en la nueva generación del R8, y el deportivo germano ya cosechaba su primer éxito de gran calado: el triunfo en las 24 Horas de

Nürburgring. Y es la tercera victoria de un R8 en las últimas cuatro ediciones de esta prueba de resistencia, que se disputa en el llamado 'Infierno Verde'.

No fue un labor fácil, pues hasta la última hora de la prueba se mantuvo la ba-

talla entre el R8 LMS ganador, del equipo Belgian Audi Club Team WRT y pilotado por el alemán Christopher Mies, el suizo Nico Müller, el sueco Edward Sandström y el belga Laurens Vanthoor, y el BMW Z4 de Luhr, Martin, Patltala y Westbrook, que

tras una jornada completa de carrera pasó por meta en segunda posición a sólo 40 segundos. Y el tercer puesto fue para el Porsche 911 de Dumbreck, Hensler, Imperatori y Ragginger, a una vuelta de los vencedores, como el BMW Z4 que logró la cuarta plaza y el Mercedes SLS que consiguió la quinta posición.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

Table listing BMW models and prices, including Q5 2.0TDI 177CV quattro S tron Advanced ed 5p.

Table listing BMW models and prices, including E 18 5p and E 18 XE 5p.

Table listing BMW models and prices, including G 428i Gran Coupe 5p and G 428i xDrive Gran Coupe 5p.

Table listing BMW models and prices, including D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p and D X1 xDrive18d 5p.

Table listing BMW models and prices, including D Q5 3.0TDI 245CV quattro S tron Advanced ed 5p.

Table listing BMW models and prices, including E 18 5p and E 18 XE 5p.

Table listing BMW models and prices, including G 428i Gran Coupe 5p and G 428i xDrive Gran Coupe 5p.

Table listing BMW models and prices, including D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p and D X1 xDrive18d 5p.

Table listing BMW models and prices, including G Q5 2.0TDI 180CV quattro 5p and G Q5 2.0TDI 180CV quattro Advanced edition 5p.

Table listing BMW models and prices, including E 18 5p and E 18 XE 5p.

Table listing BMW models and prices, including G 428i Gran Coupe 5p and G 428i xDrive Gran Coupe 5p.

Table listing BMW models and prices, including D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p and D X1 xDrive18d 5p.

Table listing BMW models and prices, including G Q5 2.0TDI 180CV quattro Offroad edition 5p and G Q5 2.0TDI 180CV quattro S line edition 5p.

Table listing BMW models and prices, including E 18 5p and E 18 XE 5p.

Table listing BMW models and prices, including G 428i Gran Coupe 5p and G 428i xDrive Gran Coupe 5p.

Table listing BMW models and prices, including D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p and D X1 xDrive18d 5p.

Table listing BMW models and prices, including G Q5 2.0TDI 180CV quattro Offroad edition 5p and G Q5 2.0TDI 180CV quattro S line edition 5p.

Table listing BMW models and prices, including E 18 5p and E 18 XE 5p.

Table listing BMW models and prices, including G 428i Gran Coupe 5p and G 428i xDrive Gran Coupe 5p.

Table listing BMW models and prices, including D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p and D X1 xDrive18d 5p.

Table listing Bentley models and prices, including G Continental GT 2p and G Continental GT 2p Convertible 2p.

Table listing Bentley models and prices, including G Continental GT 2p and G Continental GT 2p Convertible 2p.

Table listing Bentley models and prices, including G Continental GT 2p and G Continental GT 2p Convertible 2p.

Table listing Bentley models and prices, including G Continental GT 2p and G Continental GT 2p Convertible 2p.

CASER

COCHE POR COCHE
Con su CochexCoche, la aseguradora se convierte en la única del sector que ofrece la posibilidad de obtener un vehículo de características similares al accidentado cuando es declarado siniestro total.

PEUGEOT RCZ GT Line: más deportivo y equipado

A la gama del atractivo coupé galo llega la versión GT Line, un pack que potencia el equipamiento de serie, la exclusividad y la deportividad del modelo.

asociado al 1.6 THP de 200 caballos en la versión adaptada a la norma Euro6 y se vende por 33.900 euros.

rojos potencian la deportividad y marcan la diferencia. Diferencia que complementan faros xenón y sistema de navegación.



Disponibles por 33.900 euros

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

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

Table listing Citroën models and prices, including D CRUZE 2.0 VCDi LTZ Auto 5p and D CRUZE 2.0 VCDi LTZ Auto ECO 5p.

Table listing Citroën models and prices, including G C3 Puretech 82cv Collection 5p and G C3 Puretech 82cv Tonik 5p.

Table listing Citroën models and prices, including D C4 L16 e-HDi 115cv White Attraction 5p and D C4 L16 e-HDi 115cv White Millennium 5p.

Table listing Citroën models and prices, including D C5 2.0 HDi 140cv Suction 4p and D C5 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive 4p.

Chevrolet

Importador: Chevrolet España, S.A. Avda. Europa 27, Parque Empresarial La Alfranca, 28046 Alcorcón (Madrid). Teléfono: 902 339000.

Table listing Chevrolet models and prices, including G SPARK 1.0 16V L 5p and G SPARK 1.0 16V LT 5p.

Table listing Chevrolet models and prices, including D CRUZE 1.7 LT 5p and D CRUZE 2.0 VCDi LT 5p.

Table listing Chevrolet models and prices, including D CRUZE 2.0 VCDi LT 5p and D CRUZE 2.0 VCDi LT 5p.

Citroën

Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo 62, 28017 Madrid. Teléfono: 905 601 100.

Table listing Citroën models and prices, including E C-ZERO Suction 5p and G C3 Puretech 82 Feel 5p.

Table listing Citroën models and prices, including G C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Feel 5p and G C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Shine Edition.

Table listing Citroën models and prices, including D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Feel 5p and D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Shine Edition.

Table listing Citroën models and prices, including G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Feel 5p and G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Shine 5p.

Table listing Citroën models and prices, including D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Feel 5p and D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Shine Edition.

Table listing Citroën models and prices, including G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Feel 5p and G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Shine 5p.

Table listing Citroën models and prices, including D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Feel 5p and D C4 Cactus e-HDi 92 ET66 Shine Edition.

Table listing Citroën models and prices, including G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Feel 5p and G C4 Cactus Puretech 110cv S&S Shine 5p.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with text 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' and website 'www.cochesyconcesionarios.com'.

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

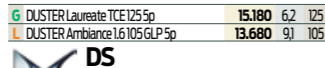
Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing car models and prices, including Dacia, Renault, and Citroën.



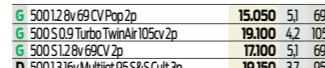
Dacia information: Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufoc...

Table listing car models and prices, including Dacia, Renault, and Citroën.



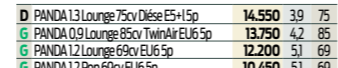
DS information: Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Centro Europeo...

Table listing car models and prices, including DS, Renault, and Citroën.



Fiat information: Importador: Fiat Automóviles España, S.A. Carretera de Barcelona...

Table listing car models and prices, including Fiat, Renault, and Citroën.



Ford information: Fabricante/Importador: Ford Automóviles España, S.A. / Calatrava, B. 28049 Ardenas (Madrid)...

Table listing car models and prices, including Ford, Renault, and Citroën.

KIA Más equipamiento para el renovado Rio



El renovado compacto coreano llega al mercado español con importantes descuentos...

poco precio, pues supone un incremento en 550 euros sobre el acabado Drive...

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing car models and prices, including Renault, Citroën, and Peugeot.

Table listing car models and prices, including Renault, Citroën, and Peugeot.

Table listing car models and prices, including Renault, Citroën, and Peugeot.

Table listing car models and prices, including Renault, Citroën, and Peugeot.

Table with 3 columns: PRECIOS, PVP, Precio con descuento

al aparcamiento y siete años de cartografía actualizada, climatizador, sensores de luces y de aparcamiento trasero, llantas de aleación...

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

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Range Rover Evoque, Mazda2, and Granturismo MC.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Mercedes-Benz A-Class, B-Class, C-Class, and various SUVs.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like G, D, C, M, and N.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like G, D, C, M, and N.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains detailed listings for Porsche models.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains detailed listings for various car models.

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG 5p	40.770	5,7	140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kinoo DSG 5p	44.476	5,9	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech 5p	42.376	5,8	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech DSG 5p	44.476	5,9	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kinoo 5p	42.376	5,8	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style 5p	40.620	5,8	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p	42.720	5,9	177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech 5p	38.796	7,2	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech Kinoo 5p	38.796	7,2	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference 5p	32.520	7,2	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style 5p	36.970	7,2	150	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG+Tech 5p	43.566	8,4	200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG+Tech Kinoo 5p	43.566	8,4	200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style 5p	41.720	8,4	200	

MAZDA **MX-5 y CX-3**, ya se pueden pedir

La cuarta generación del roadster más popular de todos los tiempos llegará a España a principios de septiembre, pero ya se admiten pedidos de este biplaza disponible con los motores SKYACTIV-G de 1.5 y 2.0 y tres niveles de equipamiento. Antes, exactamente en junio comenzarán las entregas del CX-3, que puede contar con tracción delantera

PRECIOS MX-5

1.5 Skyactiv-G 131 CV Style	25.000€
1.5 Skyactiv-G 131 CV Style+	26.600€
1.5 Skyactiv-G 131 CV Luxury	27.800€
2.0 Skyactiv-G 160 CV Style+	27.800€
2.0 Skyactiv-G 160 CV Luxury+Stop	29.000€
2.0 Skyactiv-G 160 CV Luxury Sport+Stop	30.600€



o a las cuatro ruedas. Motores e interiores configuran la gama del pequeño todoterreno, una oferta ampliada por paquetes,

PRECIOS CX-3

Diésel Style ZWD	21.795€	Gasolina Style ZWD	20.345€
Luxury ZWD	24.430€	Luxury ZWD	22.980€
Luxury ZWD Pack White	25.230€	Luxury ZWD Pack White	23.780€
Luxury ZWD Pack White y Pack Travel	26.280€	Luxury AWD Pack White	27.080€
Luxury AWD	26.230€	Luxury AWD Pack White y Pack Travel	28.130€
Luxury AWD Pack White	27.030€	Style ZWD Aut	22.145€
Luxury AWD Pack White y Pack Travel	28.080€	Luxury ZWD Aut	24.780€
Luxury AWD Aut	28.030€	Luxury ZWD Pack White Aut	25.580€
Luxury AWD Aut Pack White	28.830€	Luxury AWD Aut	28.080€
Luxury AWD Aut Pack White y Pack Travel	29.880€	Luxury AWD Aut Pack White	28.880€
		Luxury AWD Aut Pack White y Pack Travel	29.930€

que completan los dos niveles de equipamiento disponibles y los nueve colores de carrocería, entre los que destaca el Ceramic Metallic por su efecto brillante cuando recibe luz intensa.

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G FORTWO Coupé 52 mhd Pulse 3p	12.066	4,2	71	
G FORTWO Coupé 52 mhd Pure 3p	10.640	4,2	71	
G FORTWO Coupé 52 Passion 3p	12.230	4,1	71	
G FORTWO Coupé 52 Prime 3p	13.290	4,1	71	
G FORTWO Coupé 52 Proly 3p	14.010	4,1	71	
G FORTWO Coupé 62 Passion 3p	13.327	4,9	84	
G FORTWO Coupé 62 Pulse 3p	12.600	4,9	84	
G FORTWO Coupé 62 Ushaiva 3p	16.871	4,9	84	
G FORTWO Coupé 66 Edition 1 3p	15.295	4,2	90	
G FORTWO Coupé 66 Edition 2 3p	13.100	4,2	90	
G FORTWO Coupé 66 Prime 3p	14.270	4,2	90	
G FORTWO Coupé 66 Proly 3p	14.975	4,2	90	
G FORTWO Coupé 66 Xclusive 3p	18.125	5,2	102	
G FORTWO Coupé 66 Xclusive 3p	21.388	5,2	102	
G FORFOUR 52 3p	12.500	4,2	71	
G FORFOUR 52 Edition 1 5p	15.125	4,2	71	
G FORFOUR 52 Passion 5p	12.930	4,2	71	
G FORFOUR 52 Prime 5p	13.990	4,2	71	
G FORFOUR 52 Proly 5p	14.710	4,2	71	
G FORFOUR 66 Edition 1 5p	15.995	4,3	90	
G FORFOUR 66 Passion 5p	13.800	4,3	90	
G FORFOUR 66 Prime 5p	14.970	4,3	90	
G FORFOUR 66 Proly 5p	15.675	4,3	90	



BENEFICIO DE LA TARJETA BPPREMIER PLUS

Soy cliente frecuente de una gasolinera BP. ¿Cuáles son los beneficios de tener una tarjeta BPPremierplus?

RESPUESTA

Al tener esta tarjeta todos los repostajes que realices en las estaciones BP te supondrán un ahorro de 3 céntimos/litro, acumulables en el ValeAhorroBP. Canjeable todos los meses, con este vale puedes acumular hasta un máximo de 16 euros mensuales, que podrás utilizar durante el siguiente mes como medio de pago en las estaciones de servicio BP.

Además, permite acceder a diversas promociones y descuentos que periódicamente BP pone en marcha y acumular puntos para canjearlos por regalos y ofertas especiales del catálogo BPPremierplus.

DIÉSEL SÍ, PERO ¿QUÉ OPCIÓN ELEGIR ENTRE UN C4 Y UN 308?

Antonio Cortina

Si hago caso a lo que me dicen algunos amigos que presumen de estar informados sobre el mundo del automóvil, el Citroën C4 y el Peugeot 308 son prácticamente el mismo coche. Lo cierto es que están entre mis candidatos para cambiar de vehículo, con motor diésel, que eso sí que es una garantía en ambos, y de potencia media. ¿Es cierto lo que me dicen? Lo digo porque de ser así el C4 es más barato. Me gustaría saber su opinión como expertos. Muchas gracias.

RESPUESTA

La gente que te 'asesora' tiene razón en parte, pero solo eso, en parte. Es cierto que tanto el Citroën C4 como el Peugeot 308 comparten mucha de su tecnología, arquitectura, motores, cajas de cambios... como es lógico, por otra parte, entre dos vehículos que pertenecen al mismo Grupo PSA. De esta manera las sinergias ayudan a sanear



la cuenta de resultados. Eso es algo común en muchos modelos que llegan al mercado.

Hasta ahí digamos que no te han engañado. Lo que pasa es que cada modelo, a pesar de todo, goza de su propia personalidad, y no nos referimos a su estética exclusivamente. Los dos están inmersos en un segmento compacto supercompetitivo en nuestro país. No nos comentas tus necesidades de uso y espacio, pero la habitabilidad en ambos es similar, aunque a los puntos el C4 es algo más generoso, sobre todo en las plazas traseras. Tampoco hay diferencias significativas en la capacidad del maletero.

Sí que las hay en cuanto a ergonomía se refiere. Digamos que el puesto de conducción del 308 es más 'particular', con un cuadro de mandos situado en un plano más elevado y un volante muy pequeño y colocado en una posición muy

baja. A nosotros no nos desagrada esa postura, pero sabemos de gente que no se encuentra cómoda, así que conviene probarlo antes por si acaso.

En cuanto a las motorizaciones, y ya que no nos indicas una versión concreta, elegimos el BlueHDi de 120 caballos, que se sitúa en la zona medio alta de la gama. En ambos casos se trata del mismo bloque, misma potencia, mismo valor de par máximo y se puede asociar en ambos modelos a una caja manual o a una automática de seis relaciones. El consumo real es muy similar, aunque el C4, que homologa más, luego ofrece mejores cifras.

A la hora de analizar su dinámica, el Citroën es más confortable en marcha, mientras que el 308 es más divertido y ágil al volante.

Como puedes ver son primos hermanos, pero no gemelos precisamente...

emisiones de CO₂ superan por poco los 120 g/km, 'frontera' que marca un nuevo tramo en el impuesto de matriculación. Por eso el precio del vehículo se dispara un 4,75 por ciento respecto al resto. No hay más misterio...

PRECAUCIÓN AL DETENER EL MOTOR

Juan Suárez

Cuando el motor cae de vueltas y se sitúa al ralentí, también baja el régimen de

giro del turbocompresor, pero lo hace más lentamente. Por eso es aconsejable esperar al menos 30 segundos antes de quitar el contacto, para evitar que el turbo siga girando a un elevado régimen y se quede sin lubricación. La precaución también debe hacerse al arrancar en frío, momento en el que se producen los mayores desgastes. Por eso es aconsejable circular a bajo o medio régimen hasta que la temperatura del aceite llegue a su grado óptimo.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDEN AUMENTAR LA PRIMA DEL SEGURO SIN AVISAR?

Conforme a la consulta que nos plantea sobre la subida de prima, la aseguradora no puede subir la prima sin ningún tipo de aviso. Se entiende subida de prima, aquella que se produce sin estar pactada dicha subida en el contrato suscrito. Lo que sí pueden es aumentar la prima a causa de la subida de IPC, o bien por aplicación del "bonus malus" en función de la siniestralidad declarada para el año inmediatamente anterior.

Fuera de estos casos, la aseguradora debe anunciar la variación del precio de la prima para la renovación de la póliza con al menos dos meses de antelación a dicha renovación, puesto que se trataría de una subida unilateral y supondría un cambio en las cláusulas contractuales de dicho seguro, y por lo tanto existiría un vicio en el consentimiento de dicha variación contractual no anunciada conforme establece el artículo 1.262 y siguientes del Código Civil, amén de que la prima como tal es un elemento esencial del contrato según establecen los artículos 1 y 8 de la Ley de Contrato de Seguro. En el supuesto de renovarse la póliza sin haber avisado de dicha subida, la aseguradora debe respetar el precio de la prima de la anualidad anterior y extornar la parte de prima que hubiéramos pagado en exceso.

BUENA PREGUNTA

LA COBERTURA QUEDA SUSPENDIDA UN MES DESPUÉS DEL DÍA DE SU VENCIMIENTO

Pago mi seguro de coche por transferencia bancaria, pero tarda unos días en hacerse efectiva. ¿Me cubre el seguro durante ese tiempo?

RESPUESTA

En relación con la consulta que nos traslada, indicarle que la Ley de Contrato de Seguro, en su artículo 15 establece un período de gracia de un mes, estableciendo que la cobertura del asegurador queda suspendida un mes después del día de su vencimiento, es decir, transcurrido un mes desde la fecha de pago, ya no le cubrirían el hipotético siniestro que pudiera sufrir, pero durante ese tiempo, estaría dentro de cobertura siempre que abone la prima dentro de dicho período. Por otro lado y según la doctrina imperante, el efecto suspensivo de la cobertura del asegurador que, como consecuencia del impago de una de las primas sucesivas establece el artículo 15.2 de la Ley del Contrato de Seguro no deriva del solo impago,

de forma que opere automáticamente una vez producido éste, sino que requiere necesariamente que el mismo obedezca a un culposo incumplimiento de la obligación de pago de la prima que compete al asegurado, hallándose tal suspensión subordinada a tal impago culposo del asegurado, no siendo suficiente el solo hecho del impago sin otra justificación para que se produzca la suspensión, como se desprende del contenido del artículo 15 citado y doctrina jurisprudencial.



NO ES NECESARIO, PERO SÍ EL CERTIFICADO DE SINIESTRALIDAD

Voy a cambiar de compañía aseguradora y en algunas me solicitan la póliza actual. ¿Es legal?

No tiene ninguna obligación de presentar el contrato de seguro anterior para la contratación de otra póliza. El hecho de que le pidan el contrato anterior, no determina si ha declarado más o menos siniestros a la hora de calcular el importe de la prima del nuevo seguro. Lo que sí le podrían solicitar para ver la siniestralidad que ha tenido es un certificado de siniestralidad.

Dicho certificado de siniestralidad tiene obliga-

ción de facilitárselo la antigua aseguradora a tenor de lo prevenido en el artículo 2.7 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en donde se establece que las entidades aseguradoras deberán expedir a favor del propietario del vehículo y del tomador del seguro del vehículo asegurado, en caso de ser persona distinta de aquél, previa petición de cualquiera de ellos, y en el plazo de quince días hábiles, certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, correspondientes a los cinco últimos años de seguro, si los hubiere o, en su caso, una certificación de ausencia de siniestros.

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

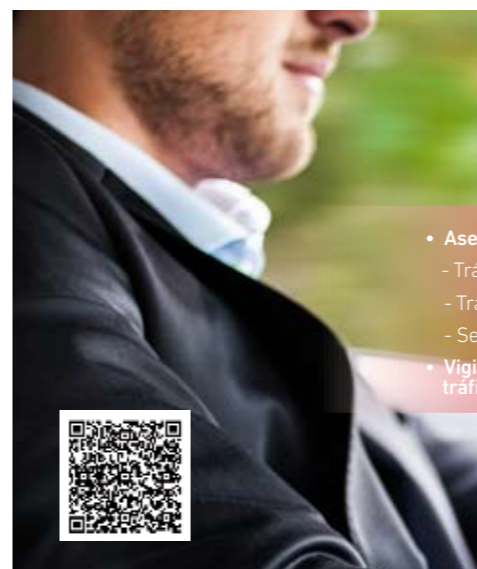
CONSULTAS RÁPIDAS

CAMBIO DSG DEMASIADO 'CARO' EN EL GOLF SPORTSVAN

Luis Cisneros

Es cierto que el precio de la caja DSG de seis velocidades se dispara en la versión TDI de 150 caballos en el Golf Sportsvan, ya que el sobre coste con respecto al manual es de 2.940 euros, mientras que en otras motorizaciones ronda los 1.900. Pero es un caso de normativa o, simplemente, de mala suerte. En el caso del TDI DSG las

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



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

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

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

EL CONCERTO DE HONDA UNA DE LAS PRUEBAS DE LA SEMANA



del automóvil buscaban soluciones a los retos que el sector tenía por delante. Y a esos retos se habían enfrentado en una reunión en Turín, a la que había asistido Motor16 y en la que participaban personalidades de la talla de Soichiro Toyota, presidente de Toyota o Umberto Agnelli, presidente del Grupo Fiat.

Entre las pruebas de la semana, la primera toma de contacto con el imponente BMW 850. Para probar este modelo del cual sólo se habían asignado a España 30 unidades a un precio de 13 millones de pesetas, nos desplazamos a tierras alemanas, donde lo comparábamos con otros dos imponentes deportivos, el Mercedes 500 SL y el Porsche 928 S4 GT.

La prueba a fondo la protagonizaba un compacto de origen japonés y de armonioso nombre. Se trataba del Honda Concerto –el hermano gemelo del Rover 200– del cual destacábamos su motor alegre y su comportamiento, y nos parecían cosas a mejorar el ruido procedente de su mecánica y un maletero justo de tamaño.

También probábamos otro japonés, el Suzuki Vitara, tanto en su variante cerrada como la que contaba con techo de lona, más juvenil y desenfadada. Con un motor de 75 caballos, el comportamiento y el manejo del cambio sumaban en el haber del Vitara y el consumo y los ruidos aerodinámicos se anotaba en su debe.

Otra prueba se centraba en el Volvo 740 Master, una serie limitada de la berlina sueca que ofrecía un completísimo equipamiento y un elevado confort de marcha por poco más de tres millones de pesetas (¡¡¡18.000 euros!!!). Todo un Volvo a precio de derribo.

Nº 343

18 MAYO 1990

La portada



Los supercoupés alemanes eran los principales protagonistas de la portada, junto a tres modelos franceses que en poco tiempo harían historia en nuestro mercado. Además, una mención al estudio sobre consumo de alcohol.

En las páginas dedicadas al deporte, el piloto Carlos Mas analizaba la moto con la que había participado en el último Rally París-Dakar y la comparaba con la Yamaha Super Teneré que estaba disponible en los concesionarios como evolución de la de carreras.

Uno de nuestros pilotos con más futuro, Jordi Gené, participaba ese 1990 en la Fórmula 3, y con él compartíamos un intenso fin de semana en Londres en el que nos contaba sus sueños y sus objetivos.

Y en el Tour de Corse, victoria para Didier Auriol con el Lancia Delta por delante de Carlos Sainz y su Toyota Celica.

Secretos de Francia

Los secretos mejor guardados de Francia, al menos en el mundo del automóvil eran desvelados por Motor16, que mostraba los futuros proyectos de Citroën –el ZX como estrella–, Peugeot –el 106– o Renault, con la renovación futura del 21. A esos tres modelos, y algunos más, también les poníamos fecha de llegada al mercado.

En estos días de 2015, el alcohol el volante cada vez están más regañados, aunque aún sigue habiendo un preocupante número de personas que se pone al volante tras ingerir alguna copa. Pero en 1990 ese porcentaje era aún mucho más tremendo, tal como recogía Motor16 en un estudio que afirmaba que un

42 por ciento de los conductores solía ingerir algún tipo de bebida alcohólica durante las paradas en un viaje. Una costumbre que, aunque socialmente admitida, no dejaba de ser una auténtica barbaridad. Algo hemos avanzado, aunque todavía queda mucho por hacer.

Los ingenieros del mundo

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



MÁS CERCA IMPOSIBLE



¡NOVEDAD!
 León Marino de Steller

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

SÍGUENOS EN

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 360°, 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

   citroen.es

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

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): NUEVO CITROËN C4 PICASSO: 3.8-5.8/98-134

8 AÑOS
CITROËN ASISTENCIA
Asistencia gratuita
en averías y accidentes⁽¹⁾