

1,30 € Sale los martes

Motor16.com



G.P. DE MÓNACO DE F-1:
MERCEDES LE
REGALA LA
VICTORIA
A ROSBERG.
SAINZ VUELVE
A PUNTUAR



Al volante:
Audi Q7,
DS5



Nº 1.644
Del 26 de mayo al 1 de junio
de 2015

FIEBRE TODOCAMINO

Los 20 NUEVOS COMPACTOS QUE LLEGAN



Seat Tribu



Skoda Snowman



Mercedes
GLC



Renault Kadjar



VW Tiguan



Hyundai
Tucson

Audi
Q4



Comparativa TSI frente a TDI

150 CV



150 CV



Seat León: el gasolina gana al diésel

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.ALFAROMEQ.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 Super. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) 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 1.4 TB 105CV Super 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 Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

DS Week

La marca premium del Grupo PSA acaba de celebrar en París el 60 aniversario del legendario DS 19. Y lo ha hecho mirando a un futuro marcado por el diseño, la exclusividad y la tecnología

Una semana de celebración en París por todo lo alto, en torno a la legendaria berlina de lujo DS 'Tiburón', que nació hace 60 años y se convirtió, por derecho propio, en icono del automóvil francés del siglo XX. Sus legendarias siglas simbolizan, desde su presentación en el Salón de París de 1955, las claves del éxito. De hecho la aparición de este vehículo causó tal admiración desde el punto de vista tecnológico y de la excelencia, que en la primera jornada del salón se vendieron nada menos que 12.000 unidades del DS 19. De ahí que merezca destacar la excelente y completísima exposición en el jardín de las Tullerías y los 700 DS históricos, en todas sus versiones, que recorrieron las orillas del Sena y la Avenida de los Campos Elíseos, hasta llegar a la Plaza de la Concordia, en una caravana que causó admiración.

Toda una exhibición de talento, lujo y sofisticación que tiene su continuidad en el lanzamiento mundial de su actual sucesor, DS 5, como modelo cumbre de la nueva marca premium del Grupo PSA. Un automóvil que combina un diseño vanguardista de lo más atractivo, con lo último en tecnología y una diversidad de materiales nobles y refinamiento que hacen las delicias de los clientes más exigentes y sofisticados. Una fórmula de éxito que tiene un gran resultado en el mercado chino, donde se valora de forma muy especial todo lo que tiene que ver con el glamour francés. Además, a lo largo de los próximos años, el DS seguirá incorporando diferentes elementos de diseño, conectividad y nuevos motores cada vez más limpios y eficientes. Todo marcado por una línea exclusiva que empieza con el nuevo logotipo y los proyectores DS LED Vision que llegarán a los concesionarios a partir de mediados de junio tal y como les contamos en las páginas 28 y 29. Aunque en PSA aseguran que lo más importante está por llegar en los próximos años. Un futuro en el que la marca confía dar con la tecla del que consideran será el coche del futuro.

Think Blue Challenge

EL CONDUCTOR MÁS EFICIENTE

La decidida apuesta de Volkswagen por la sostenibilidad tiene nombre: se llama Think Blue y consta de diferentes iniciativas para una movilidad más sostenible. Desde plantar un árbol por cada coche vendido, hasta fomentar el ahorro en la producción de sus factorías y, por supuesto, concienciar a sus clientes. Porque al final, aunque los coches sean los que contaminan, las actitudes al volante tienen gran importancia en ese resultado final. Y si el coche es capaz de consumir y contaminar poco es, entre otras cosas porque alguien al volante

es capaz de sacar lo mejor de la tecnología. Para fomentar eso, Volkswagen celebra desde hace años la Think Blue Challenge, una competición en busca de los conductores más eficientes. En la final nacional, celebrada la pasada semana en Pamplona, 12 participantes –entre ellos un equipo formado por un representante de Motor16 y Miguel Ángel Cascajo, un lector de la revista– tuvieron oportunidad de competir en esta prueba en la que el vencedor –Guillermo Tormo– representará a España en la final internacional que se celebrará en Estados Unidos. Enhorabuena al vencedor, a todos los participantes y, por supuesto a Volkswagen, cuyo trabajo da frutos en forma de coches, también conductores, cada vez más comprometidos y eficientes.



◀ Cada equipo estaba formado por un representante de un medio de comunicación y un lector de ese medio.



no te lo pierdas

EL OPEL 12 MILLONES

La apuesta por España que los principales fabricantes de automóviles iniciaron hace años, y que han mantenido y ampliado en el tiempo, da para que los 'cumpleaños' tengan cada vez más consistencia. Así, por ejemplo, hace unos días asistíamos a la salida del coche 12 millones de la factoría de Opel en Figueruelas. Un Corsa, el modelo que lleva 33 años produciéndose en Zaragoza, fue el coche que celebró esta onomástica; uno de los muchos récords que ha visto esta fábrica, la de mayor capacidad de producción de General Motors; una muestra más de la importancia de las factorías españolas.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16.com



QUÉ PASA

6

CHEVROLET

Vuelve el Camaro

Llega la primera remodelación del Camaro, al que Chevrolet reduce el peso en 90 kilos. También estrena motores como el 6.2 LTI Small

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

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

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

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

16

SEAT LEÓN TSI FRENTE A TDI

Gasolina o diésel
Parece mentira pero con 2.290 euros de diferencia a favor del TSI y un consumo no mucho más elevado



CUATRO RUEDAS

24

AUDI Q7

Más racional

El nuevo Q7, ya a la venta en España y disponible con cinco o siete plazas, sigue siendo un SUV enorme. Pero Audi ha rebajado el peso drásticamente y eso aporta ventajas: es más ágil, cómodo y seguro, gasta menos... El trabajo se redondea con otros dos argumentos: calidad y tecnología.

respecto al propulsor diésel, el León de gasolina se impone como la opción más ventajosa si no se recorren al año más de 20.000 kilómetros. Y no es una victoria por la mínima, el Seat León 1.4 TSI de 150



caballos es más refinado, anda más, paga menos impuestos o seguro, frena mejor... Echa cuentas, el TDI no siempre es la solución.

+ INTERESANTE

34

FACTORÍA DE FIGUERUELAS

12 millones de Opel

Doce millones de unidades en poco más de tres décadas es un hito del



CUATRO RUEDAS

28

DS5

Imagen, tecnología y encanto

DS ya goza de identidad propia dentro del Grupo PSA. Y qué mejor manera de celebrarlo que actualizando su 'buque insignia', el DS 5, modelo que renueva su aspecto, se rodea de una tecnología más avanzada e incorpora una nueva línea de propulsores más limpios y eficientes. La nueva DS arranca con fuerza.



que puede presumir la planta de General Motors España, al igual que puede presumir de ser una de las pocas que ha producido un modelo ininterrumpidamente durante 33 años.

DE CARRERAS

36

G.P. MÓNACO FI

Mercedes en lo bueno y en lo malo

Mercedes arrebató la victoria a uno de sus pilotos -Hamilton- para entregársela a Rosberg, quien nunca

pudo con su rival en el Gran Premio de Mónaco. Fernando Alonso se llevó la peor parte cuando McLaren conseguía sus primeros puntos. Y tanto para Carlos Sainz como para Roberto Merhi la carrera tuvo 'sabor a victoria'

42

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

| | |
|----------------|----|
| Qué pasa | 6 |
| En portada | 8 |
| Cuatro ruedas | 16 |
| La semana | 30 |
| + Interesante | 32 |
| A la última | 34 |
| De carreras | 36 |
| Queremos saber | 64 |
| El retrovisor | 66 |

Busca tu marca

| | |
|---------------|--------|
| AUDI | 8, 24 |
| BMW | 14 |
| CHEVROLET | 6 |
| CITROËN | 10 |
| DS | 28 |
| FORD | 9 |
| HYUNDAI | 9 |
| INFINITI | 9 |
| LAND ROVER | 10 |
| LEXUS | 10 |
| MAZDA | 11 |
| MERCEDES-BENZ | 8 |
| MITSUBISHI | 10 |
| OPEL | 32 |
| RENAULT | 12 |
| SEAT | 11, 16 |
| SKODA | 12 |
| SSANGYONG | 14 |
| TOYOTA | 11 |
| VOLKSWAGEN | 14 |

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



FORD SHELBY GT350 MUSTANG

Los Shelby GT350 y GT350R ganan en deportividad con los cambios introducidos por Ford. Por ejemplo, se convierten en los primeros Mustang con amortiguación magnética MagneRide, que se adapta más ágilmente—cambios cada 7 milésimas— a las condiciones de carretera y conducción. El resto de la suspensión también se optimiza, los frenos crecen de tamaño—discos de 394 mm delante y 380 detrás— y se ofrecen neumáticos especiales para rodar en circuito.



PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 100 S&S

Sigue la renovación de motores en la gama Peugeot, y ahora es el 308 el que recibe el moderno turbodiesel 1.6 BlueHDI de 100 CV con función de ahorro Stop&Start y catalizador SCR, que emplea aditivo AdBlue para la eliminación de los óxidos nitrosos. Disponible con las dos carrocerías—5 puertas y familiar SW—, la nueva mecánica permite homologar un gasto medio de 3,6 l/100 km y emisiones de 94 g/km. Los precios de las nuevas versiones arrancan en 16.850 euros.



Más ligero y potente, y con nuevas tecnologías El Camaro se actualiza por fuera y por dentro

Tras cinco años de éxito comercial en Norteamérica llega la primera remodelación del Camaro, al que Chevrolet reduce el peso en 90 kilos, destacando los 60 ahorrados en la carrocería, ahora un 28 por ciento más rígida. Las dimensiones varían notablemente, pues la longitud pasa de 4,84 a 4,78 metros, la anchura se reduce de 1,92 a 1,90 metros y la altura baja de 1,38 a 1,35 metros. Incluso la distancia entre ejes es 41 milímetros más corta. Y el trabajo en el túnel de viento

da como resultado una aerodinámica más depurada, y específica para la versión SS, que adopta refrigeración extra para los frenos—de serie lleva sistema Brembo, opcional en el resto— y el motor: el 6.2 LTI Small Block V8 con inyección directa y 455 CV. Por debajo encontramos alternativas más 'tranquilas', como el nuevo 2.0 Turbo de 275 CV y el 3.6 V6 de inyección directa con 335 CV. El deportivo de Chevrolet estrena una suspensión aligerada—usa aluminio en

el eje delantero— de tipo multibrazo; y por vez primera la versión SS opta a la amortiguación magnética, que actualiza su ajuste mil veces por segundo. Asimismo, aparece el selector Drive Mode, que permite elegir entre cuatro programas—Snow, Tour, Sport y, en el caso del Camaro SS, Track— para reglar tacto de acelerador, leyes de cambio de la transmisión, sonido del motor, asistencia de la dirección, tarado del StabiliTrak, firmeza de la suspensión...

► El nuevo Camaro introduce cambios estéticos y mejoras aerodinámicas tras las 350 horas de trabajo en el túnel de viento. Abajo, interior y frontal del Camaro SS, de 455 CV.



PARA PENSAR

645

caballos rinde el 8.4 V10 del Viper ACR, un 'carreras-cliente' matriculable

Dodge ha dotado a la versión de calle más brutal de su coupé de una aerodinámica de competición, capaz de generar un apoyo próximo a la tonelada de peso cuando rueda a su máxima velocidad: 285 km/h.

EL PUNTAZO

El Competition Package que BMW ofrece para los M6 eleva desde julio a 600 CV la energía del V8 4.4 M TwinPower Turbo. Pasar de 0 a 200 km/h llevará 11,8 segundos.



Primero se comercializará en India Renault enseña el Kwid, asequible SUV utilitario

Utilizando la nueva plataforma CMF-A de la Alianza Renault-Nissan, la firma del rombo ha creado el Kwid, un utilitario de 3,68 metros de largo y 1,58 de ancho que adopta códigos del segmento SUV, como los voladizos muy cortos, las marcadas protecciones de su carrocería o una altura libre al suelo de 18 centímetros. Fabricado en la planta india de Chennai, será precisamente en ese país donde primero se comercialice durante el segundo semestre del año, aunque luego podría extenderse a otros mercados

porque el Kwid nace como vehículo global. De hecho, la marca explica que en su desarrollo han trabajado equipos de Francia, Japón, India y Corea del Sur. Su interior, de cinco plazas, tiene cuadro de instrumentos digital y un diseño limpio presidido por una pantalla táctil de 7 pulgadas que puede integrar sistema de navegación Media-Nav, radio y bluetooth. Junto con Rusia, Brasil y China, India es uno de los mercados prioritarios de Renault, pues su tasa de motorización es aún muy baja:

20 vehículos por 1.000 habitantes. En 2014, no obstante, se vendieron allí 2.537.892 coches, y en pocos años esa cifra podría duplicarse.

► El salpicadero está presidido por una pantalla táctil de 7 pulgadas, que puede equipar navegación.



► El Kwid, de cinco plazas, costará en India entre 3 y 4 lakhs, es decir, de 4.225 a 5.630 euros.

Concorso d'Eleganza Villa d'Este BMW rinde homenaje al legendario 3.0 CSL

Un año más, BMW ha elegido el Concorso d'Eleganza Villa d'Este para presentar un prototipo sorprendente, y esta vez como homenaje al 3.0 CSL de los años 1970, la versión más radical del BMW Coupé de la época. El nuevo 'concept' se llama 3.0 CSL Hommage y apuesta por la construcción ligera, pues ingenieros y diseñadores

han logrado reducir 200 kilos el peso usando de forma masiva el CFRP, una fibra de carbono reforzada con plástico que la casa de Múnich ya usa en sus i3 e i8, y en los modelos M. Además, presenta una aerodinámica depurada—retrovisores sustituidos por minicámaras— y va pintado en color Amarillo Golf, uno de los que en su día ofreció el CSL pionero.



Si el CSL de 1971 apostaba por el aluminio como material principal, el nuevo lo hace por la fibra CFRP.



► El interior también recurre al CFRP, aunque el tablero hace una concesión a la elegancia, pues es de madera. Detrás, hay espacio para guardar dos cascos.

Los SUV, al ataque

El segmento de todocamino compactos está en plena ebullición y raro será el mes en el que no se presente un nuevo integrante. Los hay para todos los gustos, de todos los tamaños y con una gran variedad de precios. Llegan modelos de marcas generalistas cada vez más cerca del segmento premium por refinamiento, calidad y oferta mecánica. Pero también llegan modelos premium a buen precio. Hay que aprovechar porque nunca ha existido una oferta tan generosa.

Pedro Martín/Andrés Mas || motor16@motor16.com

Audi Q4

Audi tendrá un **todocamino** en todos los segmentos

Audi no está dispuesta a que se le escape ni un sólo comprador que busque un todocamino. Y para ello está trabajando en todos los frentes con modelos que cubran esa demanda. Uno de los más interesantes será sin duda este Q4, que llegaría para competir directamente con los Porsche Macan y Range Rover Evoque. El nuevo SUV deportivo de la marca de los cuatro aros llegaría en 2016 y se posicionaría entre el

Q3 y el Q5. El Q4 heredará muchas de las mecánicas que ofrece la marca en sus modelos y que, sin duda, compartirá con sus hermanos menores y mayores. Y por lógica esta oferta incluirá una versión híbrida enchufable como la que escondía el TT Offroad Concept en sus entrañas.



Mercedes GLC

El sustituto del **GLK** casi a punto

El nuevo GLK ya no se llamará así. Mercedes ha cambiado las denominaciones de todos sus modelos todocamino y en este caso el sustituto del GLK se llamará GLC. El nuevo modelo compacto de la marca de la estrella se presentará en el salón de Fráncfort del mes de septiembre y llegará a nuestro país a primeros de 2016 con unas líneas más redondeadas que en la actualidad. Además, en un futuro habrá una versión GLC Coupé de diseño similar al del concept que ilustra esta información.



FORD EDGE

Ford ha confirmado que para finales de año pondrá a la venta en España por fin, el Edge, un todocamino de 4,80 metros de longitud como alternativa a modelos de la talla del VW Touareg. El Edge contará con dos motores diésel de dos litros de cilindrada. Con 180 y 210 caballos de potencia, el primero estará asociado a un cambio manual de seis relaciones, y el segundo a un cambio automático powershift de doble embrague. El coche contará con un equipamiento muy completo que incluye airbags en los cinturones traseros.



Hyundai Tucson

El **sustituto** del ix35 es mucho más ambicioso

Este verano se pone a la venta el nuevo Hyundai Tucson que sustituye al ix35 y cuyo diseño se ha renovado por completo para subir un escalón y poner el punto de mira en modelos como el VW Tiguan. El

una mezcla de materiales duros y mullidos que no deslumbran. Todos los motores cumplen la normativa Euro6 y se podrán elegir dos de gasolina y tres diésel. Entre los primeros un 1.6 GDI de 135 ca-



▲ El interior del Tucson destaca por su diseño moderno y por la calidad de los materiales utilizados.

Tucson crece en tamaño y se estiliza. Es más grande, lo que sobre todo agradecerán los pasajeros de las plazas traseras. Y los que transporten muchas maletas ya que el maletero crece unos 50 litros hasta alcanzar los 513. También es más refinado, aunque se siga ofreciendo



Infiniti QX30

El nuevo **rival** para el Audi Q3, por menos de 25.000 euros.

En abril de 2016 llegará este Infiniti de 4,43 metros de largo realizado sobre la plataforma del Mercedes GLA y con el que compartirá algún que otro elemento mecánico. Su motor de acceso será el 1.5 diésel de 110 caballos del Clase A, un modelo que podría costar menos de 25.000 euros. El QX30 tendrá tracción delantera o total y una generosa gama mecánica.



ballos de potencia, asociado a la tracción delantera, y un 1.6 T-GDI con tracción total y caja manual o automática, de 176 caballos.

En cuanto a la gama diésel, un

1.7 CRDi de 115 caballos y un 2.0 CRDi con dos variantes, de 136 o 184 caballos. El equipamiento del nuevo todocamino de Hyundai está al mejor nivel.



Lexus RX

Heredando el **diseño** del NX en formato grande

Lexus refuerza el diseño del RX en esta nueva generación gracias al éxito conseguido por su hermano pequeño el NX. Además, se aprovecha para aumentar su tamaño hasta los 4,89 metros de largo. En el interior el SUV alto de gama de Lexus también evoluciona con un nuevo diseño del salpicadero y una pantalla táctil de 12,3 pulgadas en la zona central. El nuevo RX está disponible en versión de gasolina V6 con 3,6 litros de cilindrada y 300 caballos acoplado a un cambio automático de 8 marchas para la versión 350. Y en versión híbrida 450h, con el mismo motor acoplado a otro eléctrico y una potencia similar.



MITSUBISHI XR

Mitsubishi se está recuperando de la caótica situación sufrida en el pasado y llegan con fuerza nuevos diseños, nuevos concepts y nuevos modelos. El XR anticipa lo que podría ser un modelo compacto por debajo del Outlander.

CITROËN C AIRCROSS

El C Aircross Concept puede ser el anticipo de muchas cosas. De un todocamino grande basado en el Cactus o del lanzamiento de propulsores híbridos enchufables en una marca que de momento no los utiliza. Este concept tiene mucho futuro.



Mazda CX3

La **respuesta japonesa** a Captur y 2008

El segmento en el que militan Peugeot 2008 y Renault Captur tiene colgado el cartel de completo, pero siguen llegando integrantes. El CX3 de Mazda se incorpora al mes que viene con precios desde 20.345 euros y unas características que ponen de manifiesto que la tecnología Skyactive se adapta tan bien a los modelos pequeños como a los más grandes. La gama CX3 se articulará en torno a tres motores: el gasolina 2.0 Skyactive con variantes de 120 ó 150 caballos y el diésel 1.5 Skyactive con 105 caballos. En los tres niveles de potencia el cambio puede ser manual o automático y en cuanto al tipo de tracción se refiere, la versión menos potente es tracción delantera, la más potente es tracción total, y el diésel puede elegirse con ambos tipos de tracción. Mazda ha trabajado mucho el interior y el chasis del CX3. En el primer caso, el modelo japonés ofrece equipamientos poco habituales en este segmento. En el segundo, se ha retocado la plataforma del Mazda 2 para ajustarla a las características de un todocamino cuyo objetivo será salir muy poco del asfalto.



Range Rover Evoque

Nuevo **frontal** y mucho más

El fenómeno Evoque sigue sorprendiendo incluso a los responsables de la propia marca. Y es que se han vendido ya 400.000 unidades en 4 años, un éxito sin precedentes en un modelo que de-

ja unos márgenes cuantiosos. Para no dormirse en los laureles, Land Rover ha renovado a su niño mimado con un frontal dotado de faros con tecnología Full LED, una luz diurna mucho más identificable. También hay cambios

en paragolpes, capó, llantas y colores. En el interior lo más destacable es su nuevo sistema multimedia in Touch Control con pantalla táctil de 8 pulgadas, de serie en todos los Evoque. A nivel seguridad destacan el avisador de cambio involuntario de carril, los sensores de control de ángulo muerto, la frenada de emergencia en ciudad

o el nuevo Head-Up Display láser. Aunque se mantiene el motor de gasolina de 240 caballos, las novedades mecánicas llegan a las versiones diésel con los motores Ingenium fabricados en aluminio. Así, el 2.0 TD4 y SD4, entre 20 y 30 kilogramos más ligeros, ofrecen ahora 150 y 180 caballos respectivamente y más adelante llegará una versión eD4 «E Capability» que consume tan sólo 4,2 l/100 km de media.



Seat Tribu

Cada vez más **cerca**, cada vez más atractivo

Plataforma MQB utilizada también por el Golf o el León, tracción delantera o total a partir del sistema Haldex de 5ª generación, motores probados hasta la saciedad por numerosos modelos del grupo... el todocamino de Seat está ya en la parrilla de salida para apoyar la estrategia de la marca española de cara a volver a los beneficios. El coche se presentará a finales de año y se pondrá a la venta a primeros de 2016. Habrá

versiones de tracción delantera o total, y esta última que apostará por la eficacia del sistema Haldex con una rueda en el salpicadero que permitirá elegir entre cinco modos diferentes de uso. A medio plazo, el que podría denominarse Seat Tribu contará con una versión híbrida enchufable e incluso llegado el caso, con una versión eléctrica partiendo de la tecnología utilizada por el e-Golf y por el Golf GTE.

Toyota RAV4

Llega a finales de año incluso con versión **híbrida**

Toyota se prepara para renovar su todocamino RAV4 antes de que termine el año. El nuevo modelo incorpora nuevos paragolpes, parrilla, faros y pilotos, lo justo para darle un aire más sofisticado y moderno. En el interior los cambios son menores pero se aportan materiales blandos de mejor calidad y una pantalla a color mucho más práctica y visible. También se enriquece el equipamiento, sobre todo el de seguridad,

con el «Toyota Safety Sense» un paquete de sistemas que incluyen elementos como la alerta por cambio involuntario de carril, la frenada de emergencia, el programador de velocidad activo o el monitor de visión panorámica. Con todo, una de las grandes novedades del nuevo RAV4 es la versión híbrida que combinará un motor de gasolina con 2,5 litros de cilindrada con otro eléctrico que moverá el eje posterior.



Skoda Snowman y Snowman+2

El Yeti tendrá dos hermanos mayores

Posiblemente en el Salón de Fráncfort, en septiembre, veamos ya el Snowman, un todocamión que compartirá elementos como la plataforma MQB con el futuro SUV de Seat y la siguiente generación del Volkswagen Tiguan. Habrá versiones de tracción delantera y otras con sistema 4x4 por embrague Haldex 5, en el capítulo diésel ofrecerá motores de 120 a 190 CV, y su carrocería, que rebasará los 4,50 metros, tendrá cinco plazas. Pero cobra fuerza la posibilidad de que se lance también un Snowman+2, con una longitud ligeramente mayor y una tercera fila con dos butacas abatibles independientes.



MITSUBISHI OUTLANDER

En el Salón de Nueva York la marca japonesa presentaba un renovado Outlander, aunque con especificaciones para Norteamérica, pues la variante destinada a Europa como gama 2016 aún no ha sido desvelada. Ambas tendrán en común un chasis más rígido que el del modelo actual, una suspensión más cómoda y eficaz, una dirección eléctrica de mejor tacto y una insonorización del interior más esmerada. Sobre los motores nada se ha dicho, pero seguirá ofreciéndose mecánica híbrida PHEV.

◀ Para el Skoda Snowman se barajan motores TDI entre 120 y 190 caballos, y TSI de 125 a 220 CV.

Renault Kadjar

Para repetir el éxito del Captur, pero un escalón más arriba

La firma del rombo participaba ya con el Koleos en el segmento medio de los SUV, pero necesitaba un modelo de corte más europeo para responder, sin ir más lejos, a su 'pariente' de Nissan, el Qashqai, con

El inicio de la comercialización está previsto para finales de junio, con una gama que incluirá versiones de tracción delantera y total. En el primer caso, la motricidad se optimiza gracias al



▲ El Kadjar estará disponible con tracción 4x2 y sistema Extended Grip, o con tracción a las cuatro ruedas.



el que el Kadjar compartirá la plataforma CMF-CD, lo que les aproxima en dimensiones, aunque el nuevo modelo de la firma francesa, que se fabricará en Palencia, será ligeramente más grande: 4,45 metros de largo por 1,84 de ancho y 1,59 de alto.

sistema antipatinamiento Extended Grip, visto ya en Scénic Xmod y Captur Helly Hansen, mientras que las versiones 4x4 montarán un mando que permite seleccionar entre los modos 2WD-tracción delantera-,

Auto-reparte el par automáticamente, con un máximo del 50 por ciento al eje trasero y tracción delantera en condiciones normales- y Lock-hasta 40 km/h fija un reparto 50:50 entre ejes-. Tiene cinco plazas

y un maletero de 472 litros, la distancia libre al suelo es de 19 centímetros y ofrecerá tres motores: los diésel 1.5 dCi de 110 CV y 1.6 dCi de 130 -gasto a partir de 3,81/100 km-, y el 1.2 TCE de gasolina, con 130 CV.



Consumo combinado gama Octavia: [3,2-6,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Octavia: [85-149] g/km.

Ya puedes disfrutar del mayor equipamiento al mejor precio.

¡Qué fácil es decidirse por el ŠKODA Octavia! Si esperas un maletero amplio, el ŠKODA Octavia te sorprenderá con uno de los más grandes de su segmento. Si buscas la última tecnología la encontrarás en sus motores más eficientes, su ordenador de a bordo y el infotainment con pantalla táctil, USB y SD. ¿La mejor seguridad? También, gracias al Control Electrónico de Estabilidad, a sus 7 airbags o al freno de colisión Múltiple. Además, ahora puedes disponer del Pack Tranquilidad para que lo disfrutes con 6 años de mantenimiento y 4 años de garantía.

www.skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Octavia Active 1.6 TDI CR 110 CV - 81 KW. PVP recomendado en Península y Baleares. Transporte, impuestos, descuento promocional e importe del descuento del Plan PIVE incluidos. El descuento "Campaña Comercial" está incluido en el precio e incluye la aportación de marca del Plan PIVE, y una parte del mismo está vinculado a la financiación del vehículo. Oferta de financiación válida hasta 31/05/2015 y sujeta a disponibilidad de fondos del Plan PIVE para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 14.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. La oferta lleva asociada un paquete que incluye el Mantenimiento ŠKODA Service hasta 6 años o 90.000 Kms (lo que antes suceda), y la extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 60.000 Kms (lo que antes suceda) contratable opcionalmente por 199 € PVP, vinculándolo al contrato de financiación. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado Octavia RS con opcionales.

Volkswagen Tiguan, T-Roc y SUV de siete plazas Novedades en todos los frentes

Volkswagen quiere multiplicar su gama SUV, compuesta por Tiguan y Touareg, y aunque definitivamente no traerá a Europa el pequeño Taigun, reservado a países emergentes, tiene preparado un intenso

calendario de lanzamientos, del que nos ha servido un 'apetitativo' en forma de prototipos: Cross Coupé, T-Roc... Este último, por ejemplo, avanza con su perfil coupé un SUV deportivo de talla pequeña –en torno a 4,18 metros– que llegará en 2016 y se fabricará en Chattanooga (Tennessee). De allí también, pero algo más tarde, saldrá un SUV grande, con siete plazas y la plataforma del Passat, que está siendo desarrollado en exclusiva para el mercado norteamericano. Por último, la firma germana lanzará el nuevo Tiguan en 2016, ya con plataforma MQB y versiones TDI, TSI y, por supuesto, GTE 'plug-in hybrid'.

BMW X1

En Fráncfort será desvelado el nuevo X1, que no compartirá con el actual ni la plataforma. Y es que la casa bávara apuesta por la usada en el monovolumen Serie 2 Active Tourer, con tracción delantera en las variantes 4x2. Por supuesto también habrá versiones con tracción total xDrive, y bajo el capó habrá muchas novedades más, como el motor 1.5 Turbo de tres cilindros, con 136 CV, y una mecánica híbrida enchufable de unos 200 CV.

◀ La planta de Tennessee, en Estados Unidos, producirá un pequeño SUV deportivo.



calendario de lanzamientos, del que nos ha servido un 'apetitativo' en forma de prototipos: Cross Coupé, T-Roc... Este último, por ejemplo, avanza con su perfil coupé un SUV deportivo de talla pequeña –en torno

SsangYong Tivoli

Otra marca más en el segmento que más crece

Parece que SsangYong quiere dejar de ser 'el patito feo' de los fabricantes coreanos, y por ese motivo sus planes pasan por adaptar más su oferta a las nuevas demandas del público. Si ya extendió hacia abajo su gama con el nuevo Korando, de 4,41 metros y rival del Nissan Qashqai, ahora explora el segmento inmediatamente inferior para participar en la parcela de mercado que más crece últimamente. Y es que el Tivoli, que llega este verano a España y tiene una carrocería de 4,19 metros de largo por 1,79 de ancho y 1,59 de alto, luchará directamente con los Captur, 2008, Vitarra y compañía.

el cliente también podrá escoger entre dos motores, ambos con 1,6 litros de cilindrada: el e-XGi 160 de gasolina, con 126



◀▶ El Tivoli mide 4,19 metros de longitud y tiene una distancia libre al suelo de 16,7 centímetros.

CV de potencia y 16,3 mkg de par, y el diésel e-XDi 160, con 115 CV y 30,6 mkg. Y los dos estarán disponibles con caja manual, de seis marchas, o automática.



¿Familiar o deportivo?

¿Diésel o gasolina?

¿Azul o blanco?

¿Manual o automático?

BBVA

¿Has elegido ya tu coche?
La financiación es cosa de BBVA

Desde **6,5%** TIN

Infórmate en cualquier Oficina BBVA o en bbva.es

adelante.

Validez hasta 31/10/15 para préstamos con nómina domiciliada superior a 600 € y Seguro de Protección de Pagos BBVA, manteniendo ambos requisitos toda la vigencia del contrato. Financiación sujeta a aprobación por BBVA. Ejemplo: importe 10.000 €, plazo 60 meses, edad 35: TIN 6,50%/TAE 10,47%. Importe del seguro 378 €. Cuota Mensual 195,66 €. Importe total adeudado 12.587,69 €. Mismo ejemplo, sin mantener ambos requisitos toda la vigencia del contrato: TIN 8,50%/TAE 12,71%. Cuota Mensual 205,17 €. Importe total adeudado 13.157,92 €. En ambos casos: comisión de apertura 2,30% (mínimo 100 €), cancelación anticipada total o parcial 1%, mantenimiento anual cuenta 48 € (liquidación semestral). Aseguradora: BBVA Seguros S.A. Mediador: BBVA MEDIACIÓN, OBS Vinculado S.A., DGSFP: OV0060. Seguro Resp. Civil y capacidad financiera. Promotora y depositaria P. Pensiones: BBVA. Gestora: BBVA Pensiones S.A. EGFP.

cuatro ruedas

COMPARATIVA
SEAT LEÓN 1.4 TSI 150 CV FRENTE A SEAT LEÓN 2.0 TDI 150 CV

SEAT LEÓN 1.4 TSI



PRECIO **19.560 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES oficiales:
109 g/km
Impuesto matriculación:
NO PAGA

NOS GUSTA

+ Relación prestaciones-consumos.
Calidad de acabado.
Comportamiento.
Capacidad de maletero.

DEBE MEJORAR

- Borde de carga elevado. Rueda de repuesto opcional. Consumo muy sensible al tipo de uso.

SEAT LEÓN 2.0 TDI



PRECIO **21.850 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES oficiales:
106 g/km
Impuesto matriculación:
NO PAGA

NOS GUSTA

+ Comportamiento.
Calidad. Relación prestaciones-consumos.
Capacidad del maletero. Autonomía.

DEBE MEJORAR

- Precio mucho más elevado. Menor refinamiento. Desarrollos largos. Peores distancia de frenado.

No te lo vas a creer pero el gasolina trae más cuenta



Parece mentira pero con 2.290 euros de diferencia a favor del TSI y un consumo no mucho más elevado respecto al propulsor diésel, el León de gasolina se impone como la opción más ventajosa si no se recorren al año más de 20.000 kilómetros. Y no es una victoria por la mínima, el Seat León 1.4 TSI de 150 caballos es más refinado, anda más, paga menos impuestos o seguro, frena mejor... Echa cuentas, el TDI no siempre es la solución.

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

Pocos compradores de un coche hacen sus cuentas antes de decidirse por un vehículo concreto. No me refiero a calcular si pueden permitirse este o aquel modelo, hablo de hacer números antes de plantearse si comprar gasolina o diésel. Y no los hacen, inclinándose directamente por un modelo diésel convencido

de que es la mejor opción sólo porque gasta menos, sin tener en cuenta una serie de factores que podrían dar un giro radical a esa opinión. En 2014 un 66,1 por ciento de los coches vendidos en España llevaba motor diésel y aunque en lo que llevamos de 2015 parece que la tendencia se reduce ligeramente con un 64,3 por ciento, lo cierto es que los diésel siguen

dominando las ventas. Pero lo peor de todo es que la mitad de los que se compran un diésel se equivocan en la elección y lo terminan reconociendo.

Uno de los mayores errores es el de no valorar el kilometraje que se realiza al año y si compensa un diésel para ese recorrido. El otro, quizás influidos por una posición his-

tórica poco competitiva de los motores de gasolina en cuanto a su relación prestaciones-consumos, es no comparar las características del diésel elegido con su equivalente en gasolina. Y yendo más lejos todavía, no cuantificar las diferencias de precio en cuanto a mantenimiento, seguros, impuestos... Pagar 2.000 euros más por un diésel cuando se pueden tardar

cerca de 10 años en amortizar esa cantidad debido a un uso mínimo del coche a lo largo del año, no tiene sentido. Pero cegados por la obsesión diésel, muchos compradores se olvidan de la gasolina sin darse cuenta de que sería su opción correcta.

Para demostrarlo, hemos realizado una comparativa con dos opciones mecánicas muy interesantes del Seat

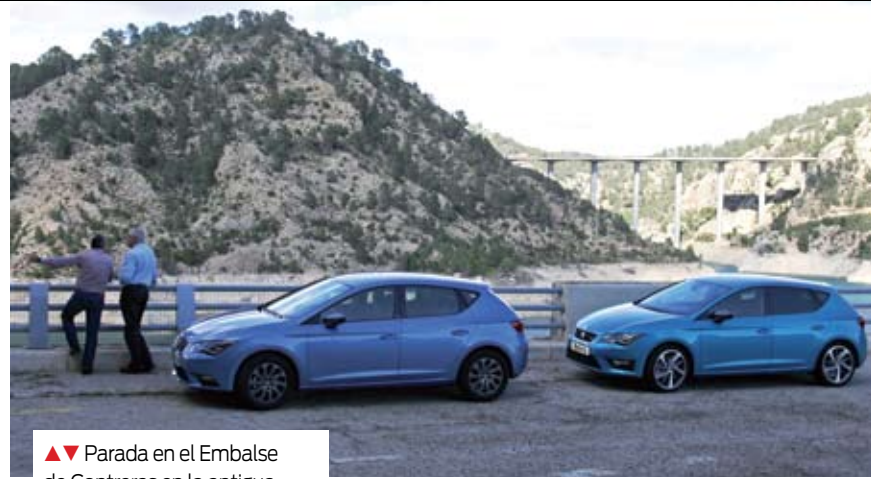
León, el compacto más vendido en nuestro país. En concreto hemos enfrentado al León 1.4 TSI de 150 caballos con el León TDI de idéntica potencia. Y hemos analizado todos y cada uno de los apartados que hay que tener presentes antes de decidirse por la compra de uno u otro, es decir, prestaciones, impuestos, precio de los seguros, consumo, costes de las revisiones...

Lo cierto es que a nivel técnico habrían sido suficientes las pruebas habituales que realizamos con motivo de una comparativa, pero hemos querido ir más lejos en cuanto al apartado del consumo, recorriendo los casi 700 kilómetros que separan Madrid de Valencia con vuelta de nuevo a la capital, en tráfico real y cumpliendo a rajatabla los límites de velocidad

en vigor, para que los resultados se ajustasen al máximo a lo que se va a encontrar cualquier usuario en su vida real. No sin antes realizar en la gasolinera los llenados completos tanto a la ida como una vez acabada la prueba. Y la elección de los motores TSI y TDI de Seat, y por tanto del grupo Volkswagen, no ha sido casualidad ya que el grupo alemán ha apostado mucho



SALIR DE MADRID TEMPRANO NOS PENALIZÓ LIGERAMENTE CONSUMO Y TIEMPO. PERO EL VIAJE TRANSCURRIÓ SIN PROBLEMAS



▲▼ Parada en el Embalse de Contreras, en la antigua N-III, por la que nos vimos obligados a desviarnos debido a unas obras en la autovía. El repostaje requirió tiempo.



La imponente ciudad de Valencia nos recibió con una temperatura veraniega y sus espectaculares construcciones.

por ambas tecnologías, aunque los avances en gasolina con la gama de motores TSI ha sido brutal.

La ruta comienza muy temprano, lo que no impide que nos encontremos con numerosas retenciones en las carreteras de circunvalación y salida de la gran ciudad. Parece increíble que a las 7 de la mañana esté medio Madrid metido en el coche en un atasco. Una vez en carretera con los depósitos a tope rellenos con mimo y paciencia milimétrica, mantenemos una velocidad de cruce acorde con las normas de tráfico para cada tramo. Y a 100 kilómetros de Madrid los ordenadores de abordaje comienzan a establecer las primeras diferencias: el León TDI marca una me-

dia de 4,9 l/100 km por los 6,2 que anuncia el León TSI. Cumplimos con los límites, pero que conste que prácticamente somos los únicos que lo hacemos. A 120 km/h de marcador nos pasa casi todo el mundo. Y es que a esa velocidad en determinados tramos de largas rectas con visibilidad, el límite de 120 km/h está claramente anticuado para un coche moderno que en sexta marcha lleva el motor girando más que relajado.

Para combatir el aburrimiento analizamos la señalización y los cambios en la limitación de la velocidad a lo largo de la ruta, y sobre el terreno parece que en muchos tramos las señales las haya puesto alguien a vo- leo y por supuesto sin carné



El recorrido Madrid-Valencia se efectuó respetando escrupulosamente los límites de velocidad impuestos.

de conducir o sin haber recorrido el tramo concreto al volante de un coche. Una señalización poco creíble que sin duda provoca que muchos conductores no la respeten. Pero volviendo al tema que nos ocupa, después de 200 kilómetros recorridos, el

consumo del TSI se ha estabilizado en 5,9 l/100 km y el del TDI en 4,7... aunque más tarde veremos que esas cifras seguirán bajando. Sorprende el funcionamiento del sistema ACT de desconexión de cilindros en el León 1.4 TSI (ver recuadro). Y es que si



no nos fijamos en la leyenda que aparece en el cuadro de instrumentos, en la que pone 'modo 2 cilindros', nadie pensaría, ni por supuesto notaría, que a 120 km/h a punta de gas y llaneando circulamos con un motor en el que tan sólo van funcionan-

do la mitad de los cilindros. El motor TDI a esa velocidad va todavía más relajado debido, a diferencia de su rival y sin embargo hermano, a unos desarrollos más bien larguitos, aunque gracias a un magnífico par la sexta aguantaba a esa velocidad cual-

quier repecho que se le presente por inclinado que sea. Un poquito antes del ecuador de la prueba, justo cuando llevamos recorridos 300 kilómetros, ambos modelos anuncian en sus ordenadores de viaje las cifras más bajas que veremos a lo largo del viaje en lo referente a su consumo medio: 5,7 l/100 en el TSI y 4,5 l/100 km en el TDI, cifras muy buenas en el diésel y sorprendentes en el León de gasolina.

Viajero infatigable, el Seat León resulta además fácil y agradable de conducir y sobre todo muy cómodo, lo que hay que atribuirlo a unos asientos de excelente calidad y ergonomía muy estudiada.

Tras la sesión de fotos y la inevitable paella en La Malvarrosa, iniciamos el recorri-

do de vuelta y las diferencias de consumo se mantienen muy similares con el paso de los kilómetros, en torno a un litro más en el TSI, lo que no está nada mal.

Hemos parado varias veces a hacer fotos, hemos circulado por ciudad (bendito Stop/Start de serie) y vuelto a Madrid con un fortísimo viento de frente una buena parte del camino, sin embargo justo antes de repostar al final del recorrido tras 700 kilómetros, los ordenadores de abordo marcan 5,0 y 6,0 l/100 km de media en TDI y TSI respectivamente. Aunque tras el concienzudo repostaje comprobaremos lo mucho o poco que mienten estos aparatos de medición. Al León TDI le entran 34,78 litros (43,09 euros) lo que

CON 380 LITROS EL MALETERO DEL SEAT LEÓN ES PRÁCTICO Y MUY APROVECHABLE. AUNQUE LA RUEDA DE RESPUESTO ES OPCIONAL



El interior es común a ambos modelos. Un espacio muy interesante, una calidad de materiales y acabados a muy buen nivel, un cambio manual rápido y preciso pero que no supera el agrado de un DSG, y un salpicadero dotado de una ergonomía muy cuidada y de una pantalla táctil que de serie es táctil en color y con 5 pulgadas. El paquete I-Tech cuesta 612 euros e incluye un equipamiento completísimo.



Arriba la versión TSI con el corte de inyección en las 6.000 rpm y el Seat Drive Profile con suspensión regulable y 4 modos de conducción. Debajo, la versión TDI con la pantalla de asistencia al conductor. En ambos casos la pantalla del ordenador con el consumo más bajo que vimos durante el viaje a Valencia. En el caso del TSI también aparece el indicador de «Modo 2 cilindros».

arroja una media real de consumo de 4,97 l/100 km y sólo 3 décimas de error respecto a la medición de un muy fiable ordenador que ha redondeado esa cifra. Cuando le toca el turno al TSI, entran en su depósito 42,50 litros (57,33 euros) lo que arroja un resultado de 6,07 l/100 km de consumo medio, es decir sólo 7 décimas más de lo que ha marcado el ordenador y 1,1 litros más de lo que ha gastado su rival diésel, aunque en su defensa habría que decir que llevaba más neumático, lo que aumenta ligeramente el consumo.



La diferencia de consumos entre TSI y TDI ha sido mínima, y eso que la unidad probado con el motor de gasolina era acabado FR e iba provista de unos neumáticos 225/40 R18 de mayor medida que los 205/55 R16 del TDI y por consiguiente algo más 'gastones'.

En cualquier caso, vamos a utilizar como punto de partida estas cifras (el litro de diferencia entre ambos se mantiene prácticamente en todas las mediciones que realizamos salvo en conducción rápida que aumenta a dos litros) y vamos a averiguar cuántos kilómetros haría falta recorrer para amortizar los 2.290 euros que cuesta más la versión TDI.

Y llegan las sorpresas, ya que si tenemos en cuenta que cada 15.000 kilómetros ahorramos poco más de 300 euros con el TDI respecto al TSI (los precios similares de

la gasolina y el gasóleo son claves), lo cierto es que habría que recorrer 105.000 kilómetros para amortizar esa diferencia de precio y comenzar a ahorrar dinero, es decir, 7 años si recorremos 15.000 kilómetros al año y 5 años si hacemos 20.000. Todo ello sin contar el costo más elevado para el diésel (ver recuadro amarillo) de otros temas que también cuentan, como el seguro o el impuesto de circulación.



El Seat León TDI de 150 caballos gasta 5,7 l/100 km en ciudad. Pero en frío es algo ruidoso y en general le falta el refinamiento del TSI.

Pero además, el León TSI de 150 caballos ofrece mejores prestaciones (siendo hasta 8 segundos más rápido en algunas recuperaciones), es mucho más refinado en tacto y sonoridad, y con un peso 74 kilos menor, centrado sobre todo en el eje delantero, ofrece unas distancias de frenado menores y un comportamiento más sano y equilibrado ya que muestra una menor tendencia a subvirar cuando se acerca al límite.

EN DIRECTO



Andrés Mas
amas@motor16.com

De vez en cuando viene bien echar algunas cuentas y abrir los ojos a muchos que siguen pensando que el diésel es la solución a todos sus problemas. Y comparativas como ésta dejan bien claro que no siempre un modelo movido por gasóleo tiene que ser el más recomendable. En este caso, los datos son contundentes: el TSI de gasolina gasta sólo un litro más cada 100 kilómetros que el TDI, pero a cambio anda más, es más refinado, cuesta bastante menos, paga menos impuestos, su seguro es más barato, sus revisiones obligatorias también... En definitiva, que siempre que se hagan menos de 20.000 kilómetros al año en Seat León la gasolina debe mandar.

LAS CIFRAS QUE DAN VENCEDOR AL LEÓN DE GASOLINA

SEAT LEÓN 1.4 TSI 150 CV

IMPUESTO DE CIRCULACIÓN

66 euros en Madrid (varía en función del municipio)

COSTE DE LAS REVISIONES

30.000 Kms: 140 euros. 60.000 Kms: 278 euros. 90.000 Kms: 207. Total: 625 euros sin impuestos

SEGURO

A terceros: 346,50 euros/año. A todo riesgo: 562 euros/año con franquicia de 240 euros.

CONSUMO MADRID-VALENCIA-MADRID

TSI
Medición del ordenador de viaje una vez recorridos los 697,5 kilómetros del recorrido: 6,0 l/100 km.
Medición real al rellenar en la gasolinera: 6,07 l/100 km

PRECIO ACABADO STYLE CON DESCUENTO

19.560 euros

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.seat.es

SEAT LEÓN 2.0 TDI 150 CV

IMPUESTO DE CIRCULACIÓN

143 euros en Madrid (varía en función del municipio)

COSTE DE LAS REVISIONES

30.000 Kms: 149 euros. 60.000 Kms: 194 euros. 90.000 Kms: 269. Total: 612 euros sin impuestos

SEGURO

A terceros: 361,31 euros/año. A todo riesgo: 616,48 euros/año con franquicia de 240 euros.

CONSUMO MADRID-VALENCIA-MADRID

TDI
Medición del ordenador de viaje una vez recorridos los 697,5 kilómetros del recorrido: 5,0 l/100 km.
Medición real al rellenar en la gasolinera: 4,97 l/100 km

PRECIO ACABADO STYLE CON DESCUENTO

21.850 euros

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.seat.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

| | 1.4 TSI | 2.0 TDI |
|-----------------------------|--|--|
| MOTOR | 1.4 TSI | 2.0 TDI |
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4 en línea | 4, en línea |
| Diámetro x carrera | 74,5 x 80,0 | 81,0 x 95,5 |
| Cilindrada (c.c.) | 1.395 | 1.968 |
| Nº de válvulas por cilindro | 4 | 4 |
| Alimentación | Inyección directa, turbo e intercooler | Inyección directa, turbo variable e intercooler. |
| Compresión | 10,5 a 1 | 16,0 a 1 |
| Potencia máxima/rpm | 150/5.000-6.000 | 150/3.400-4.000 |
| Par máximo/rpm | 25,5 mkg/1.500-3.500 | 32,6/1.750-3.000 |

| TRANSMISIÓN | | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Tracción | Delantera | Delantera |
| Caja de cambios | Manual, 6 marchas | Manual, 6 marchas |
| Relaciones de la caja de cambios: | | |
| km/h a 1.000 rpm ▶1ª | 8,4 | 8,9 |
| km/h a 1.000 rpm ▶2ª | 14,9 | 17,1 |
| km/h a 1.000 rpm ▶3ª | 23,3 | 26,7 |
| km/h a 1.000 rpm ▶4ª | 30,8 | 38,5 |
| km/h a 1.000 rpm ▶5ª | 36,9 | 48,9 |
| km/h a 1.000 rpm ▶6ª | 43,4 | 58,4 |
| km/h a 1.000 rpm ▶7ª | | |
| km/h a 1.000 rpm ▶8ª | | |

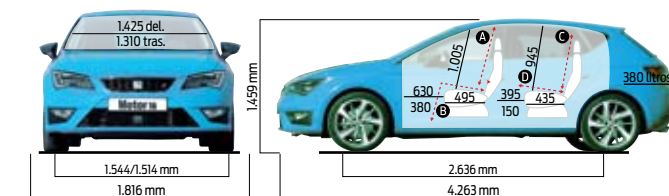
| DIRECCIÓN Y FRENO | | |
|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Sistema | De cremallera eléctrica | De cremallera eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,7 | 2,7 |
| Diámetro de giro (m) | 10,2 | 10,2 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)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

| SUSPENSIÓN | | |
|-------------------|---|---|
| Delantera | De tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora | De tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora |
| Trasera | Semi-independiente con eje semirígido torsional, muelles y amortiguadores. | Semi-independiente con eje semirígido torsional, muelles y amortiguadores. |

| RUEDAS | | |
|-------------------|--------------------|--------------------|
| Neumáticos | 225/40 R18 | 205/55 R16 |
| Llantas, aleación | 8,0J x 18 pulgadas | 6,5J x 16 pulgadas |

| PESOS Y CAPACIDADES | | |
|--------------------------------|-----------|-----------|
| En orden de marcha (kg) | 1.231 | 1.305 |
| Capacidad del depósito (l) | 50 | 50 |
| Relación peso/potencia (kg/cv) | 8,2 kg/CV | 8,7 kg/CV |
| Mantenimiento (km) | 30.000 km | 30.000 km |

MEDIDAS



| (A) Altura al techo | (B) Espacio piernas (máx.-mín) | (C) Altura del techo atrás | (D) Espacio piernas (máx.-mín) |
|---------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| 1.005 mm | 1.1125/875 mm | 945 mm | 830/585 mm |

BANCO DE PRUEBAS

| | 1.4 TSI | 2.0 TDI |
|--------------------------------------|----------|----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 215 KM/H | 215 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | | |
| 400 m salida parada | 15,8 | 16,5 |
| 1.000 m salida parada | 29,0 | 30,6 |
| De 0 a 100 km/h | 8,1 | 8,9 |
| Recorriendo (metros) | 132 | 172 |
| RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS) | | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 16,1 | 18,0 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 17,8 | 22,2 |
| 400 m desde 40 km/h en 6ª | 17,1 | 21,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 29,7 | 32,0 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 32,4 | 38,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 6ª | 32,4 | 40,6 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 6,6 | 6,9 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 8,2 | 9,5 |
| De 80 a 120 km/h en 6ª | 9,4 | 13,6 |
| ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km | | |
| | + 3% | + 2% |

| CONSUMOS | | |
|--------------------------------|-----|-----|
| EN CIUDAD | | |
| A 22,0 km/h de promedio | 6,8 | 5,7 |
| EN CARRETERA | | |
| A 90 km/h de crucero | 5,5 | 4,6 |
| En conducción rápida | 9,2 | 7,2 |
| EN AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de crucero | 6,6 | 5,5 |
| A 140 km/h de crucero | 7,8 | 6,7 |
| CONSUMO MEDIO PONDERADO | | |
| Litros/100 km | 6,4 | 5,3 |

| AUTONOMÍA MEDIA | | |
|---------------------------|-----|-----|
| Kilómetros recorridos | 735 | 895 |
| CONSUMOS OFICIALES | | |
| Ciclo urbano | 5,8 | 5,0 |
| Ciclo extraurbano | 4,2 | 3,6 |
| Ciclo mixto | 4,7 | 4,1 |

| FRENOS | | |
|---|------|------|
| DISTANCIA DE FRENADO | | |
| A 60 km/h | 12,4 | 13,7 |
| A 100 KM/H | 36,3 | 37,6 |
| A 120 KM/H | 52,2 | 54,8 |
| Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,1 | | |

| SONORIDAD | | |
|---------------------------------------|------|------|
| MEDIDAS (dB) | | |
| Al ralentí | 41,9 | 47,4 |
| A 60 km/h | 61,4 | 61,7 |
| A 90 km/h | 65,1 | 65,2 |
| A 120 km/h | 69,9 | 70,1 |
| A 140 km/h | 72,0 | 71,8 |
| A tope | 80,4 | 78,3 |
| Umbral de conversación: 50 decibelios | | |
| Umbral del dolor: 140 decibelios | | |

Por su calidad y su fórmula exclusiva UNICOS Nuevos Carburantes de BP

BALANCE FINAL

| | LEÓN 1.4 TSI | LEÓN 2.0 TDI |
|-----------------------|---|--|
| TECNOLOGÍA | 8,5 La tecnología de inyección directa combinada con el turbo y el sistema de desconexión de cilindros ACT convierte a este propulsor 1.4 TSI en una obra maestra. | 8,0 Con diez caballos más de potencia que el antiguo TDI y una relación prestaciones-consumos muy eficiente, el TDI también destaca. |
| COMPORTAMIENTO | 8,5 Los 74 kilos menos de peso en su tren delantero son claves para que el León de gasolina ofrezca un comportamiento más equilibrado. Los tarados | 8,0 Se nota el mayor peso delante y el coche es más subvirador. En este nivel de potencia no se recurre al eje multibrzo trasero, pero el coche es muy noble. |
| PRESTACIONES | 9,0 En algunas recuperaciones desde marchas largas hemos medido hasta 6 segundos de diferencia entre ambos. El TSI también acelera mejor. | 8,0 Mantiene el tipo en aceleración, pero unos desarrollos más largos impiden a la versión TDI brillar en la simulación de adelantamiento por debajo de 80 km/h. |
| SEGURIDAD | 8,5 En seguridad los Seat León se mueven en estándares elevados gracias al respaldo de Volkswagen. Por ejemplo se incluye airbag de rodilla o detector de fatiga. | 8,5 Además, pueden llevar asistente de salida involuntaria de carril, asistente de luz de carretera, sistema automático de frenada post-colisión... |
| HABITABILIDAD | 8,0 No son los compactos más amplios del segmento, sin embargo ofrecen unas cotas muy respetables y un maletero muy capaz. Su habitabilidad es muy competitiva. | 8,0 Obviamente, el tipo de motor no influye en el espacio interior, por lo que el TDI ofrece el mismo espacio que el TSI. Y el maletero se puede ampliar hasta los 1.210 l. |
| CONSUMO-PRECIO | 8,5 Consume alrededor de un litro más cada 100 kilómetros, sin embargo su precio final es mucho menor al margen de que el ahorro también llega por otros lados. | 8,0 Consume menos y su autonomía es mayor, sin embargo sólo si se recorren bastantes más de 20.000 kilómetros al año, puede llegar a ser más recomendable. |

CONCLUSIÓN

SEAT LEÓN 1.4 TSI

8,5 Las nuevas tecnologías aplicadas a los propulsores de gasolina los están convirtiendo, ahora sí, en una auténtica alternativa a los tradicionales TDI. Es el caso de nuestro protagonista escondido en la piel de un Seat León. El León 1.4 TSI de 150 caballos con sistema ACT se impone holgadamente gracias entre otras cosas a un consumo espectacular y a un refinamiento mucho mayor. Además está en campaña y cuesta mucho más barato.

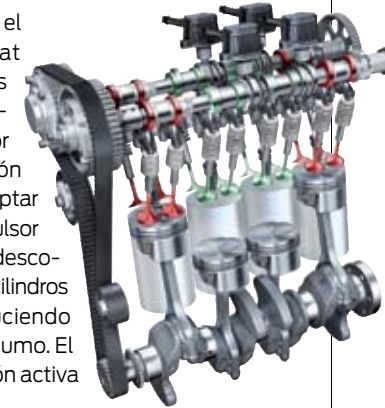
SEAT LEÓN 2.0 TDI

8,1 Si no eres de los que están todo el día subido en el coche haciendo kilómetros, este no debería ser tu modelo preferido. Porque si recorres menos de 20.000 kilómetros al año, la gasolina es más recomendable. En caso contrario este TDI te volverá loco porque anda que se las pela y gasta muy poco. Aunque prepárate a pagar más en el seguro, los impuestos, las ITV...

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

SISTEMA ACT Con 2 cilindros, menor gasto

Uno de los secretos de que el motor de gasolina del Seat León ofrezca unos consumos tan bajos e incluso comparables con los del propulsor TDI es sin duda la utilización de un sistema capaz de adaptar el funcionamiento del propulsor a las necesidades de uso, desconectando dos de los cuatro cilindros y consecuentemente reduciendo considerablemente el consumo. El avanzado sistema de gestión activa de cilindros (ACT, por sus siglas en inglés) corta la inyección en los cilindros 2 y 3 en condiciones de aceleración baja-media. Así, la conducción gana en eficiencia y se reducen el consumo de combustible y las emisiones.



Con la desactivación de cilindros, se ahorran 0,4 litros de combustible cada 100 km, lo que implica 10 gramos de CO₂ menos por cada kilómetro recorrido. El sistema ACT se activa durante un margen de velocidad del motor de entre 1.400 y 4.000 rpm y dentro de un margen de cifra de par de entre 25 y 100 Nm, un abanico que abarca casi el 70 por ciento de todas las formas de conducción en el ciclo de conducción de la UE. Pero si el conductor pisa el pedal del acelerador con fuerza, ambos cilindros comienzan a trabajar de nuevo en milésimas de segundo sin que se note una transición notable.

Respecto al turbodiesel, hemos hablado largo y tendido desde estas páginas de un propulsor que destaca por sus prestaciones pero también por un consumo muy bajo conseguido en parte gracias a unos desarrollos más bien largos. Se trata de un motor que aunque todavía no cumple con la normativa Euro VI, destaca por un nivel de emisiones muy bajo de 106 g/km de CO₂ en el Seat León, lo que le permite no pagar nada de impuesto de matriculación. Ambos modelos cuentan en su equipamiento de serie con el sistema 'Stop/Start' de parada y arranque automáticos lo que también ayuda a reducir el consumo en ciudad.



Gana racionalidad

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando apareció en 2005, muchos criticaron del primer Q7 su porte 'mastodóntico', pues medía 5,09 metros y pesaba un mínimo de 2.240 kilos —la firma de Ingolstadt no ocultaba que Norteamérica y el ya entonces activo mercado chino eran objetivos prioritarios del nuevo SUV—; o un nivel de calidad por debajo del exhibido por sus 'hermanos' de gama, como las berlinas A6 y A8. Esto último se solucionó pronto, y la remodelación de 2009 aparejó un progreso en términos de materiales y acabado que le situó entre las referencias del segmento. Aunque seguía siendo grande y pesado, lo que penalizaba en apartados clave, como el consumo, las emisiones o el comportamiento.

Pero esta segunda generación que ahora llega a los concesionarios españoles con precios desde 65.960 euros —a partir de 67.210 en el caso de la versión diésel 3.0 TDI de 272 CV— parte de una hoja en blanco, y aunque la talla sea muy

El nuevo Q7, ya a la venta en España y disponible con cinco o siete plazas, sigue siendo un SUV enorme, pues mide 5,05 metros. Pero Audi ha rebajado el peso drásticamente y eso aporta ventajas a todos los niveles: es más ágil, cómodo y seguro, gasta menos... El trabajo se redondea con otros dos argumentos: calidad y tecnología.

similar —5,05 metros de longitud—, la palabra 'mastodóntico' ya no define en absoluto al Q7. Primero, por la asombrosa reducción de peso que le convierte en el más liviano de su clase —ver cuadro en página 26—, y segundo, porque Audi se propuso insuflar deportividad a su comportamiento dinámico, lo que se logra con unos motores que empujan siempre de forma impetuosa y un chasis mejorado que recurre, incluso, a la opcional dirección a las cuatro ruedas —reduce un metro el diámetro de giro y le da 'viveza'

en vías de montaña—, al margen de eficaces elementos ya conocidos, y también optimizados: la tracción total Quattro, la transmisión Tiptronic de ocho marchas, la suspensión neumática opcional...

Basta con empezar a circular, incluso despacio, para darse cuenta de que el nuevo Q7 es otra historia. Suave, silencioso y refinado son términos que vienen a la mente, pero basta con acelerar con claridad para que se sumen otras palabras,

como ágil y dinámico. Siguen siendo algo más de dos toneladas de peso, conductor incluido, pero cualquiera de los dos motores ofrecidos en la gama inicial mueve bien el conjunto. Lo hace, sin duda, el 3.0 TDI de 272 CV, que ya eroga esa potencia a 3.250 CV y tiene un soberbio par máximo de 61,2 mkg entre 1.500 y 3.000 vueltas; pero lo hace también la alternativa de gasolina, con un 3.0 TFSI de 333 CV que presume de brío y lleva al extremo lo de la suavidad de marcha.

Un vistazo a las prestaciones homologadas refuerza nuestras primeras impresiones al volante del Q7 en las exigentes carreteras de los Alpes suizos, pues el diésel acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y el de gasolina baja ese valor a 6,1 segundos. Es una lástima que la oferta de mecánicas sea tan li-

mitada, aunque a comienzos de 2016 tendremos entre nosotros la versión híbrida enchufable e-tron TDI Quattro —373 CV, 1,7 l/100 km de gasto medio y hasta 56 kilómetros de alcance en modo eléctrico— y antes, en el último trimestre de este 2015,

La tercera fila, opcional y que se puede abatir eléctricamente por mitades, reduce 120 litros el volumen del enorme maletero.



El nuevo Q7 adopta el cuadro de instrumentos Virtual Cockpit, que podemos configurar a voluntad, así como un nuevo sistema multifunción MMI, con un área táctil 'touchpad' más grande e intuitivo.



La segunda fila es amplia y cómoda, y su respaldo puede abatirse por partes 35:30:35. Además, ofrece en opción ajustes eléctricos y deja más hueco para pasar a la tercera fila que en el modelo anterior.



Si quieres saber más del Audi Q7 entra en... www.m16.in/1622

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 3.0 TFSI | 3.0 TDI 218 | 3.0 TDI 272 |
|------------------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| Disposición | Del. longitudinal | Del. longitudinal | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros | 6, en V | 6, en V | 6, en V |
| Cilindrada (c.c.) | 2.995 | 2.967 | 2.967 |
| Nº de válvulas por cilindro | 4 | 4 | 4 |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 333/5.500-6.500 | 218/n.d. | 272/3.250-4.250 |
| Par máximo (mkg/rpm) | 44,9/2.900-5.300 | 51,0/1.250-3.000 | 61,2/1.500-3.000 |
| Tracción | A las 4 ruedas | A las 4 ruedas | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut./Man., 8 vel. | Aut./Man., 8 vel. | Aut./Man., 8 vel. |
| Frenos delanteros | Discos vent. | Discos vent. | Discos vent. |
| Frenos traseros | Discos vent. | Discos vent. | Discos vent. |
| Neumáticos | 255/60 R18 | 255/60 R18 | 255/60 R18 |
| Peso en orden de marcha (kg) | 2.045 (7 pl.: 2.105) | n.d. | 2.070 (7 pl.: 2.135) |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 5.052/1.968/1.741 | 5.052/1.968/1.741 | 5.052/1.968/1.741 |
| Capacidad del depósito (l) | 85 | 75 | 75 |
| Volumen del maletero (l) | 890 (7 pl.: 770) | 890 (7 pl.: 770) | 890 (7 pl.: 770) |
| De 0 a 100 km/h (s) | 6,1 (7 pl.: 6,3) | 7,4 | 6,3 (7 pl.: 6,5) |
| Velocidad máxima (km/h) | 250 | 216 | 234 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 7,7 (7 pl.: 7,9) | 5,5 | 5,7 (7 pl.: 5,9) |

PRECIO desde **65.960 €**

EMISIONES DE CO₂ EMISIONES OFICIALES: DE 144 A 193 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 % O 9,75 %

PRIMERAS IMPRESIONES

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|--|--|
| <p>+</p> <p>Ligereza: más agilidad y prestaciones, con menos gasto. Confort y amplitud. Calidad. Tecnología.</p> | <p>-</p> <p>Túnel central muy ancho. Hueco para piernas en tercera fila. Sólo dos motores en gama inicial.</p> |

MÁS AHORRO SE ANUNCIA UNA REDUCCIÓN DEL GASTO DEL 28 POR CIENTO. POR EJEMPLO, LA VERSIÓN TDI DE 272 CV HOMOLOGA 5,7 LITROS



PUEDA EQUIPAR 31 ASISTENTES, DE LOS QUE 22 SON NUEVOS EN EL Q7 Y 8



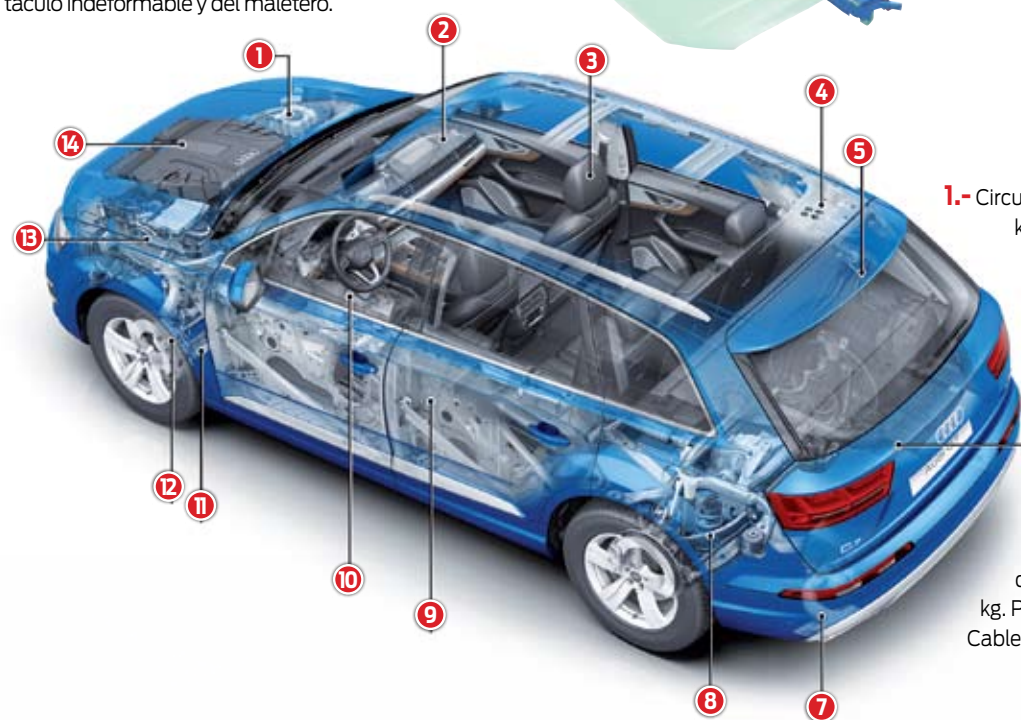
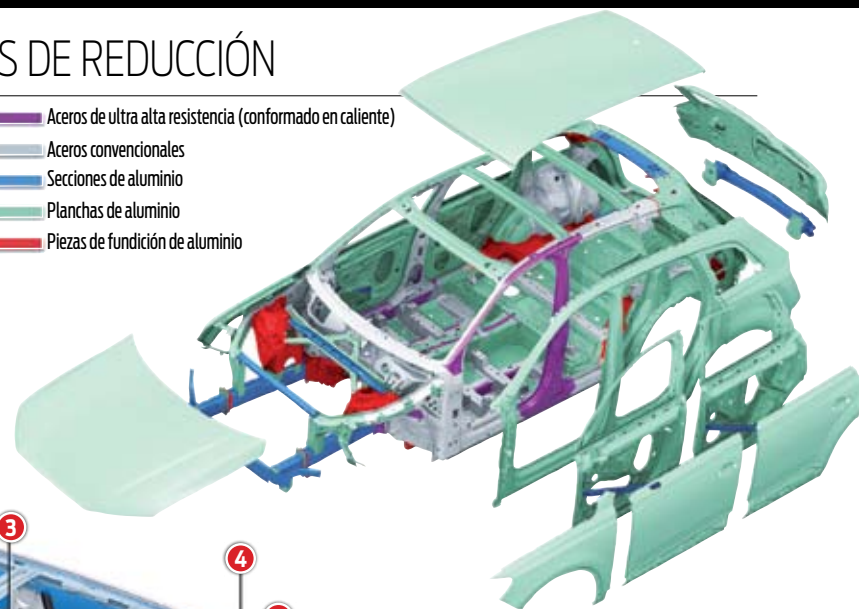
SE ESTREAN EN AUDI



EL 'MILAGRO' DEL PESO 325 KILOS DE REDUCCIÓN

Según Audi, el nuevo Q7 representa un gran avance en términos de compatibilidad medioambiental, pues para un ciclo de vida media –contado desde la producción de los materiales del vehículo hasta el proceso de reciclaje final tras 200.000 kilómetros de uso– se estima una reducción del 16 por ciento en las emisiones totales de CO₂. Y aunque la mejorada aerodinámica influye –el Cx baja a 0,31–, la clave de este apartado está en el peso, y especialmente en los 71 kilos ahorrados con la carrocería ASF, que tiene una proporción de aluminio del 41 por ciento. Y ahí destacan puertas laterales, capó, techo, portón, pasos de rueda traseros y numerosas áreas del habitáculo indeformable y del maletero.

- Aceros de ultra alta resistencia (conformado en caliente)
- Aceros convencionales
- Secciones de aluminio
- Planchas de aluminio
- Piezas de fundición de aluminio



- 1.- Circuito de refrigeración del motor: -8,7 kilos. 2.- Travesaño de soporte del salpicadero: -3,5 kg. 3.- Asientos: -18,7 kg. 4.- Construcción 'ASF multimaterial' de la carrocería: -71 kg. 5.- Depósito de combustible (incluido el contenido): -46 kg. 6.- Suelo del maletero: -4 kg. 7.- Sistema de escape: -19 kg. 8.- Eje trasero: -40 kg. 9.- Puertas de aluminio: -24 kg. 10.- Transmisión: -20 kg. 11.- Eje delantero: -27 kg. 12.- Frenos: -8,5 kg. Pedal de freno: -1.010 gramos. 13.- Cableado: -4,2 kg. 14.- Motor (3.0 TDI): -2,5 kg.

rior empleaba 7,8 segundos en esa maniobra.

Y la racionalidad del nuevo Q7 llega por otros caminos, como el del ahorro, pues Audi ha logrado bajar el consumo hasta en un 28 por ciento. Ahí están los 5,7 l/100 km de media

en el 3.0 TDI 272 –5,9 en versión de siete plazas– o los 7,7 del 3.0 TFSI –7,9 con la tercera fila–, aunque aproximarse en la práctica a esas cifras exigirá de carreteras llanitas y ritmos tranquilos. Y para el diésel de 218 CV, que al parecer no reci-

birá la denominación Ultra, se anuncian 5,5 litros de media.

El comportamiento, como decíamos, convence, pues las inercias en curva, al frenar o al cambiar de carril rápidamente para realizar adelantamientos se reducen mucho, y podemos

llegar a disfrutar en zonas recorridas donde el primer Q7 no lo 'pasaba' tan bien.

En cuanto al interior, la firma germana no ha escatimado nada en términos de calidad, pues todo es robusto y refinado, y el diseño destaca por la



SEGURIDAD El SUV con más ayudas activas

Según Audi, ningún otro modelo del segmento ofrece tantos asistentes como el Q7. De serie encontramos ayuda al arranque en pendiente, control de velocidad de crucero, limitador de velocidad ajustable, Audi Parking System trasero y asistente de atención, que alerta de pérdidas de concentración. También es de serie el Audi Pre Sense City, que al detectar una situación 'problemática' protege a los ocupantes: tensa los cinturones delanteros, cierra ventanillas y techo, y activa los intermitentes de emergencia. A una velocidad hasta 85 km/h, el Audi Pre Sense City vigila el entorno en busca de vehículos y peatones, y si hay riesgo de accidente advierte al conductor: va elevando el nivel de alerta de forma gradual y llega a frenar automáticamente para evitar el choque o reducir los daños. Además, el Q7 incorpora frenado en colisiones múltiples, ideado para evitar posteriores colisiones tras un primer impacto. Y en opción, recurriendo a los paquetes City, Aparcamiento o Tour, puede pedirse control de crucero adaptativo ACC, asistente en atascos Traffic Jam Assistant, Audi Active Lane Assist para ayudar a man-



▲ El Cross Traffic Assist –paquete City– ayuda a salir marcha atrás de zonas sin visibilidad. Avisa de riesgos por ambos lados, e incluso frena.



▲ El Asistente de Eficiencia Predictiva –paquete Tour– ajusta la velocidad preseleccionada a las condiciones: topografía, límites de la vía, tráfico...



▲ El asistente en cruces Turn Assist viene en el paquete Tour.



▲ El Asistente en Atascos –paquete Tour– llega a hacerse cargo de la dirección, y opera entre 0 y 65 km/h.



▲ El Pre Sense City controla el entorno hasta 100 metros de distancia para detectar vehículos y peatones. Actúa hasta 85 km/h, y hasta 40 km/h puede evitar la colisión.

▲ El equipo de serie incluye airbag de cortina para las tres filas. Y en opción, laterales atrás.

tenemos en el carril, Audi Side Assist para vigilar los ángulos muertos, un asistente para evitar colisiones y el asistente en cruces Turn Assist, que evita que choquemos de frente con otro vehículo al girar indebidamente. Y hay más: Cross Traffic Assist, Exit Warning Assist –nos alerta de que es peligroso abrir las puertas–, Audi Parking Plus, cámara trasera, asistente de remolque para maniobrar marcha atrás, asistente de visión nocturna... Y para ahorrar carburante –hasta un 10% en vías secundarias–, ofrece el asistente de eficiencia predictiva, que combina ACC, MMI Navegación Plus, lector de señales y otros sistemas para ajustar el ritmo de marcha ante la cercanía de 'cosas' –cruces, rotondas, curvas, travessías...– que, incluso, aún no vemos.

modernidad, destacando ahí el cuadro de instrumentos configurable Virtual Cockpit, el sistema Audi Drive Select para elegir el programa de conduc-

ción o una consola que tiende al minimalismo –la mayor parte de los controles se encomiendan al sistema multifunción MMI– pero que, con buen cri-

terio, reserva botones para las funciones esenciales. El espacio disponible es amplio, aunque el túnel de transmisión incordia un poco en la plaza central de

la segunda fila; y en la tercera fila, a la que sigue costando un poco pasar, entran pasajeros de hasta 1,75 siempre que avancemos al máximo la segunda.

El listón, más alto



Si quieres saber más del DS 5 entra en... www.m16.in/1772

DS es la marca que mejor combina el glamour francés con el carácter Premium. Lo cierto es que desde su lanzamiento ha sorprendido a todos por su gran acogida en diferentes mercados, siempre a la sombra de Citroën... hasta ahora.

La firma gala ya goza de identidad propia y competirá en igualdad de condiciones con Citroën y Peugeot dentro del Grupo PSA, pero apuntando más alto en sus pretensiones en las búsquedas de clientes que aprecien eso que se denomina lujo a la francesa.

El primer paso ha sido eliminar huellas del pasado e incorporar el logo DS presidiendo la calandra del renovado frontal, que proyecta unas líneas de cromados hasta los faros en un claro guiño hacia el mítico 'Tiburón'.

Hay que destacar también la nueva firma luminosa que incorpora. Siguiendo los pasos que en su día inició el DS3, el 'hermano mayor' monta los denominados 'DS LED Vision', formados por faros direccionables que combinan la tecnología xenón con módulos LED que recuer-

dan las inserciones de unas piedras preciosas. Un detalle vanguardista que marca buena parte de la personalidad y mejora considerablemente la iluminación. En el interior del habitáculo se mantiene esa atmósfera

Angel Carchenilla / Gregorio Arroyo

que recuerda el mundo de la aeronáutica, con dos consolas, una central y otra situada en el techo. Estrena también una nueva pantalla táctil a color en el salpicadero. Con este elemento se ha conseguido ma-

tar dos pájaros con un solo tiro. Por una parte se han eliminado hasta 12 mandos que presentaba el modelo anterior, resultando todo más intuitivo y limpio.

Por otro lado la pantalla permite acceder a nuevas tecnologías, como el 'New Mirror Screen', elemento que permite disfrutar de las aplicaciones de nuestro teléfono móvil con total seguridad, al replicarse por medio de un cable USB.

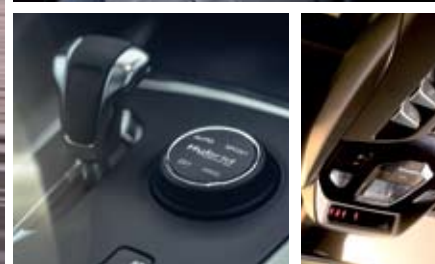
Asimismo, el DS 5 incorpora avanzadas aplicaciones que permiten, por ejemplo, realizar llamadas de emergencia en caso de accidente, con localización del vehículo, o realizar un seguimiento del automóvil para avisarle con antelación de las operaciones de mantenimiento.

Este modelo también ha dado un paso al frente al incorporar los últimos motores del Grupo PSA, tanto gasolina como diésel, mucho más efectivos y limpios.

En gasolina el único representante es un 1.6 THP de 165 caballos que se asocia a la nueva caja de cambios automática con convertidor de par EAT6 y al sistema Start/

Stop, una combinación ideal porque se ha conseguido reducir el consumo en un 18 por ciento respecto al anterior THP de 155 CV.

En ciclo turbodiésel la oferta es más amplia gracias a la nueva familia de propulsores BlueHDi. Comienza con un 1.6 litros de 120 CV



◀ El interior se remata con gran calidad. Los asientos delanteros son muy confortables y el conjunto ofrece hasta tres tipos de cuero.

◀ La inspiración aeronáutica sigue siendo una constante en el interior del DS 5, con una consola en el techo y otra entre los asientos. El interior es muy luminoso.

MÁS 'LIMPIO' LA NUEVA PANTALLA TÁCTIL DE 7 PULGADAS HA PERMITIDO ELIMINAR HASTA 12 MANDOS



◀ La versión híbrida de 200 CV dota al conjunto de tracción total. A la izquierda los nuevos faros 'DS LED Vision'.



En ciclo turbodiésel la oferta es más amplia gracias a la nueva familia de propulsores BlueHDi. Comienza con un 1.6 litros de 120 CV

que homologa un consumo de tan sólo 3,8 litros de media, y concluye con un bloque de dos litros que eroga 150 y 180 caballos, respec-

tivamente. El cambio es manual de seis relaciones, salvo en el más potente, que apuesta por la ya mencionada caja EAT6.

Por último, la sofisticación llega de la mano de la versión Hybrid 4x4, que combina un motor diésel y un eléctrico que actúa en el eje trasero para sumar una potencia conjunta de 200 CV y dotar al vehículo de tracción total.

Su completa dotación de serie y un chasis que 'mima' a sus ocupantes convierten al DS 5 en un vehículo sumamente confortable, tanto en el día a día como en largos viajes.

Disponibles con cuatro acabados diferentes, el DS 5 ya está a la venta con un abanico de precios que oscila entre los 29.850 y los 45.500 euros.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | THP 165 | BLUEHDI 120 | BLUEHDI 150 | BLUEHDI 180 | HYBRID 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.) | 1.598 | 1.560 | 1.997 | 1.997 | 1.997 |
| Nº de válvulas por cilindro | 4 | 2 | 4 | 4 | 4 |
| Potencia máxima/rpm | 165 CV/6.000 | 120 CV/3.500 | 150 CV/4.000 | 181/3.750 | 200 CV/3.850 |
| Par máximo/rpm | 24,5 mkg/1.400 | 30,6 mkg/1.750 | 37,8 mkg/2.000 | 40,8 mkg/2.000 | 30,6 + 20,4 mkg |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera | Total |
| Caja de cambios | Automático, 6 vel. | Manual, 6 vel. | Manual, 6 vel. | Automático, 6 vel. | Automático, 6 vel. |
| Frenos delanteros | Discos ventilados | Discos ventilados | Discos ventilados | Discos ventilados | Discos ventilados |
| Frenos traseros | Discos | Discos | Discos | Discos | Discos |
| Neumáticos | 225/50 R17 | 215/60 R16 | 235/45 R18 | 235/45 R18 | 235/45 R18 |
| Peso (kg) | 1.429 | 1.428 | 1.537 | 1.540 | 1.660 |
| Longitud/Anchura/Altura (mm) | 4.530/1.871/1.505 | 4.530/1.871/1.505 | 4.530/1.871/1.505 | 4.530/1.871/1.505 | 4.530/1.871/1.505 |
| Capacidad del depósito (l) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Volumen del maletero (l) | 468 | 468 | 468 | 468 | 325 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 9,5 | 11,7 | 9,9 | 9,2 | 8,6 |
| Velocidad máxima (km/h) | 202 | 191 | 205 | 220 | 211 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,9 | 3,8 | 4,1 | 4,4 | 3,9 |

Toyota y Mazda La unión hace la fuerza

Crear coches mejores es el objetivo de la alianza firmada por Toyota y Mazda, dispuestas a aprovechar sus recursos para complementar y potenciar sus productos respectivos. Un comité conjunto evaluará las fortalezas de cada empresa y la forma de compartir los puntos fuertes de ambas. Es una colaboración de gran alcance a medio y largo plazo, que incluye la licencia de su tecnología híbrida otorgada por Toyota a Mazda y la producción de vehículos para Toyota en la planta que Mazda tiene en México.

Asociaciones Interés por el Comité de Diálogo

Asnef (establecimientos financieros de crédito) y Conepa (empresarios profesionales de automoción) han pedido al Ministerio de Economía su incorporación al Comité de Diálogo del Automóvil, un órgano que ha servido para debatir temas relevantes para el sector. Lo asegura Jaime García-Legaz, el secretario de estado de Comercio, que también resalta la importancia de sentar en la misma mesa a representantes de asociaciones, que hace tres años hubiera sido imposible reunir porque las relaciones entre ellas estaban rotas.

Hyundai H350 Cien por cien europeo

El fabricante coreano ha comenzado la producción de su primer comercial ligero diseñado, desarrollado y fabricado en Europa para el mercado del Viejo Continente. Con la intención de establecer nuevos estándares en su clase, lo

GERMÁN LÓPEZ-MADRID: PRESIDENTE DE VOLVO CARS ESPAÑA

Un buen año para Volvo



Los concesionarios, su rentabilidad y su modelo de negocio son uno de los temas pendientes en el sector del automóvil y uno de los problemas que más preocupa a Germán López-Madrid, presidente de Volvo Cars España. En el tradicional encuentro anual con la prensa, recalca que es fundamental que el concesionario dependa menos de la venta de coches nuevos y afronte de una vez su apuesta por el usado, porque «ahora mismo el usado es una opción inteligente y los concesionarios tienen mucho que decir en ese terreno».

Pero el principal reto al que López-Madrid

considera tienen que hacer frente es recuperar el 80 por ciento del negocio que les han arrebatado los talleres independientes, sobre todo en estos últimos años de crisis. Para alcanzar ese objetivo es fundamental valorizar la satisfacción del cliente, que es el principal valor añadido del concesionario tradicional, con la mejora del servicio en el área de la posventa. Es el trabajo que lleva años haciendo Volvo con su red comercial, una de las más valoradas y con mayor índice de fidelidad por parte de sus clientes. Según el directivo, la rentabilidad media sobre facturación de los concesionarios de

la marca en España se acerca al 2 por ciento.

Sobre las previsiones de ventas, apunta que Volvo Cars España cerrará 2015 rondando las 10.000 entregas, cifra que supone un 20% sobre los 8.200 Volvo comercializados en 2014. Si se alcanza el volumen previsto este año, la cuota en el mercado nacional será del 1,1 por ciento, porcentaje que supone un 10% de aumento sobre la penetración del ejercicio anterior.

Otros temas sobre los que López-Madrid hizo un repaso tienen que ver con las asociaciones del motor. El también presidente de la Asociación Nacional de Importadores de

Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas, aseguraba que «Aniacam siempre existirá», porque defiende los intereses de las compañías de vehículos asentadas en España, muchos de ellos distintos a los de otras asociaciones. Explicando que las marcas que han abandonado Aniacam lo han hecho por imposición de sus casas matrices e intereses personales.

Muy buena opinión expresa sobre el Comité de Diálogo del Automóvil, que trabaja para establecer un código de buenas prácticas para la automoción. Código que debe consensuarse pronto, porque de lo contrario, asegura el presidente de Volvo, la regulación llegará desde Europa, que cada vez ejerce más control sobre las operaciones del sector en el continente. El Comité lo forman las cuatro asociaciones más importantes del sector (Anfac, Aniacam, Faconauto y Ganvam) y representantes de los ministerios de Industria, Energía y Turismo y Economía y Competitividad, con el secretario de Estado de Comercio, Jaime García-Legaz, a la cabeza.

fabrica Karsan Automotive, el colaborador de Hyundai Motor, que tiene su base en Bursa, Turquía.

Carreteras Actualización de la Ley

Con el visto bueno del Consejo de Ministros, el Proyecto de la Ley de Carreteras, que adecúa la legislación de 1988, pasa a la Cortes para continuar su tramitación parlamentaria. Medidas para la mejora de la seguridad vial, la limitación temporal de recalificaciones de suelo o la regulación de equipamientos, como los sistemas in-

teligentes de transporte, son algunas de las novedades que actualizan la legislación a la evolución de la red.

Componentes Fuerza española

De nuevo Ficoso muestra su fuerza y desarrollo internacional con la apertura de su tercer centro de producción en China. Está en Shenyang y supone otro gran paso en el plan de expansión de la multinacional catalana en el país asiático, donde desde su fundación en 2006 Ficoso China ha mantenido

crecimientos anuales de facturación superiores al 20 por ciento.

Almussafes Seis modelos con múltiples variantes

El inicio de la producción en la planta valenciana de Ford de los nuevos monovolumenes S-Max y Galaxy, además del Mondeo Vignale, sube a seis los modelos que se fabrican en Almussafes, donde también se hacen el resto de versiones del Mondeo, el Kuga y los Transit y Tourneo Connect. Con un au-



F O R D

el puntazo

Fabricar neumáticos con residuos de arroz, una idea que ya tiene premio.

Con sílice derivada de la cascarrilla del arroz se consiguen neumáticos con prestaciones similares a los que utilizan compuestos tradicionales en su fabricación. Menor resistencia a la rodadura y ahorro de combustible se unen al cuidado del medio ambiente, pues al aprovechar los residuos de la cosecha de arroz se reducen los residuos que acaban en el vertedero. Esta idea desarrollada por el Centro de Innovación de Goodyear ha sido destacada como una de las 100 mejores por la revista 'Actualidad Económica'.

la imagen

En la línea de salida los Audi ganadores en Le Mans

En Audi no son supersticiosos pero están preparados para convertir en 14 el número de victorias en las 24 Horas de Le Mans, la dura prueba de resistencia que los coches de los cuatro aros han ganado en 13 ocasiones. Como homenaje a esos triunfos, que comenzaron en el año 2000, se han reunido los modelos ganadores para realizar una inédita foto de familia, conmemorando un glorioso palmarés plagado de aciertos claves, como ser el primer diésel en conseguir la victoria y el primer ganador híbrido. A eso se une el récord de distancia recorrida, que aún se mantiene y que cuando Audi lo rompió llevaba vigente 39 años.



la frase

Jaime García-Legaz, Secretario de Estado de Comercio

«El mercado va a ir hacia cifras mejores, lo que permite que el cambio en la fiscalidad fomente la renovación de un parque envejecido. Es el momento de pensar en nuevas medidas para apoyar al sector».

la cifra

34

millones de vehículos debe revisar Tanaka por el defecto detectado en sus infladores de airbags. Ante la insistencia del Departamento de Transportes de Estados Unidos, el fabricante de componentes de seguridad para automóviles no ha tenido más remedio que reconocer ese defecto, que se ha comprometido a subsanar de manera segura y lo antes posible.



SEGURIDAD INFANTIL

Pioneros Creatividad vasca

No existe un sistema de retención infantil adecuado para los vehículos de transporte escolar, pero la empresa vasca Euraslog está lista para lanzar al mercado el primero, que cuenta con homologación de la Comunidad Económica Europea (CEE). El dispositivo diseñado por la compañía española es adaptable a todas las asientos de autobús, seguro y sumamente fácil de manejar (se coloca en menos de 30 segundos). Cuidades que le han llevado a conseguir el I Premio Emprendedores y Seguridad Vial, que organiza la Fundación Línea Directa.

Emisiones

En busca de test más efectivos

La asociación europea de fabricantes de vehículos (ACEA) urge a Bruselas la concreción del nuevo test (RDE) que medirá las emisiones de NOx de los vehículos, ante la «muy incompleta» propuesta de la Comisión. Los fabricantes quieren claridad en los RDE (emisiones reales de conducción) porque obligarán a grandes cambios en el desarrollo de nuevos vehículos y esos costosos cambios se tendrían que realizar solo una vez.



en breve

IVECO MADRID

La subida a 132 de las unidades diarias de los Iveco Stralis y Trakker, que se hacen en la planta de CNH Industrial de Madrid, conlleva aumentar la plantilla con 180 nuevos contratos.

COMPRA COMPLETA

ZF, el fabricante alemán de componentes, ha completado la compra de la estadounidense TRW Automotive, que se integra como la nueva división «Técnica de Seguridad Activa y Pasiva».

PREMIO A BULTACO

La UE ha incluido en el programa Horizonte 2020 la controladora única para vehículos eléctricos (Adaptcontrol) desarrollada por Bultaco. Premio y reconocimiento que conlleva ayuda financiera.

IGUALDAD EN PSA

La política de igualdad de Peugeot, Citroën y DS ha sido reconocida por el Gobierno con el distintivo «Igualdad en la Empresa», galardón que desde 2012 tienen las plantas de Madrid y Vigo.



◀ Mas de 4.500 millones de euros ha invertido GM para conseguir una planta moderna, flexible y eficiente.



◀ Don Juan Carlos I protagonizaba en 1982 la inauguración de la planta española, en la que el pasado año Felipe VI condujo el primer Mokka salido de la cadena de producción.



CINCO GENERACIONES DEL CORSA ... Y otros modelos emblemáticos



▶ De los 12,6 millones del Corsa fabricados hasta el momento, casi diez millones se han hecho en Figueruelas.



Se presentó en septiembre de 1982 en versiones de dos volúmenes con tres puertas y tres volúmenes con dos puertas. La versión más destacada fue el GSi de 100 caballos y motor diésel. En 1985 llega el cinco puertas. También fue un éxito en todo el mundo la segunda generación, que se lanzaba en 1993 e introducía elementos de seguridad en el segmento, como ABS, protección contra impactos laterales o airbag frontales. Ya con los estándares Euro4 y, de nuevo, diez centímetros más largo que su predecesor, con el cambio de siglo llegaba la tercera generación, que estuvo seis años en el mercado. El sustituto, a la venta hasta 2014, cuenta con una variante de tres puertas de aspecto deportivo y otra más amplia y familiar de cinco. El último acto se inicia en 2014 y es el modelo de tres y cinco puertas que ahora está en los concesionarios.



▶ El primer Corsa contó con versión de tres volúmenes.



▶ Entre 1986 y 1991 el Kadett también se hace en Zaragoza.



▶ Hasta finales de 1993 se fabrica el Astra.



▶ El Tigra llegó a la planta en 1994 y duró hasta 2000.



▶ Las dos generaciones del Meriva, en la planta española.



▶ Entre 2007 y 2011 se hicieron 213.369 Combo.



▶ De Zaragoza han salido más de 53.000 Mokka.

Siempre mirando al futuro

Por ser el modelo con el que arrancó la producción, un Corsa protagonizaba la llegada a los doce millones de unidades en Figueruelas, cifra aún más significativa por haberse alcanzado en 33 años, a lo largo de los cuales también el pequeño Opel ha sido protagonista, porque nunca se ha dejado de fabricar en la factoría maña. De hecho, de los 12,6 millones de Corsas hechos hasta la fecha, más de diez millones han salido de esa planta.

Es la de mayor capacidad que tiene GM en el mundo (480.000 unidades/año) y también una de las dos del grupo que más co-

Doce millones de unidades en poco más de tres décadas es un hito del que puede presumir la planta de General Motors España, al igual que puede presumir de ser una de las pocas que ha producido un modelo ininterrumpidamente durante 33 años o de ser una de las dos fábricas del grupo que más coches produce al día.

ches fabrica diariamente, a pesar de tener en funcionamiento solo una línea de noche. Pese a la reducción de las previsiones, que bajan en 21.000 las unidades previstas para este año, casi el 40 % de la producción en Eu-

ropa de GM saldrá de Figueruelas donde actualmente se hacen tres modelos (todas las versiones del Corsa, incluidas las propulsadas por GLP, más Meriva y Mokka). Unas instalaciones en las que también se fabrica

el 42% de los componentes del grupo y se prepara para iniciar en 2016 la fabricación del nuevo Meriva. También se hará el sustituto del Citroën C3 Picasso, el modelo de PSA con el que el monovolumen alemán compartirá plataforma por el acuerdo de colaboración entre GM y PSA Peugeot Citroën.

Al año siguiente podría haber otros dos nuevos modelos, según apuntaba Antonio Cobo, el director general de General Motors España, en la celebración de los doce millones. Con el sueño de alcanzar algún día la barrera de las 500.000 uni-

dades anuales, el máximo responsable de la planta española puntualizaba que los 4.500 millones de euros recibidos por Figueruelas (más de la mitad desde 2000) han sido exclu-



▶ Director General de GM España y empleado 12.000.

sivamente para instalaciones y equipamiento, inversiones fundamentales para mantener la productividad y la calidad, puntos clave, junto con la competitividad, para competir con cualquier otra planta del grupo. En esa línea de mejora constante acorde a las necesidades se utilizarán los 400 millones de euros que llegarán este año y el que viene. Cobo reconoce que, pese a la salida de Opel del mercado ruso, que afectará a la línea del Corsa, Figueruelas aumentará en 2015 un 15% la producción de 2014, que fue un buen año.

CRONOLOGÍA LAS FECHAS CLAVE

▶ **1979:** Nace General Motors España.
▶ **1982:** Figueruelas inicia la producción con el Opel Corsa y la inauguración oficial la protagoniza el Rey Juan Carlos.
▶ **1986:** Comienza la producción del Kadett 4 puertas y se hace el Corsa 1.000.000.
▶ **1988:** Se convierte en la primera fábrica de automóviles del mundo

que implanta el tercer turno.
▶ **1989:** Corsa 2.000.000.
▶ **1991:** El Astra, el sustituto del Kadett, entra en producción.
▶ **1992:** Corsa 3.000.000; se establece el Parque de Proveedores de GM España.
▶ **1993:** Nace la segunda generación del Corsa.
▶ **1994:** Comienza la fabricación del Tigra.

▶ **1994:** Corsa 4.000.000.
▶ **1995:** Inauguración de la Planta de Cogeneración de Energía.
▶ **1997:** Corsa 5.000.000.
▶ **1999:** Corsa 6.000.000.
▶ **2000:** Llega la tercera generación del Corsa.
▶ **2001:** Se anuncia la llegada en 2003 del Meriva.
▶ **2002:** Se firma el Plan Industrial para GM España. Sale el Corsa 7.000.000.
▶ **2003:** Comienza la

producción del Meriva conjuntamente con la del Corsa
▶ **2004:** Sale la unidad 8.000.000.
▶ **2006:** Se adjudica la siguiente generación del Meriva y se pone en marcha la Nueva Planta de Pintura. También se anuncia la adjudicación del Combo y comienza la producción de la cuarta generación del Corsa.

▶ **2007:** La planta y el Corsa celebran sus 25 años, comienza la producción del Combo y de las versiones OPC del Corsa.
▶ **2008:** Sobre el tejado de la fábrica se instala una planta solar fotovoltaica.
▶ **2009:** Sale la unidad 10.000.000; GM España se convierte en la primera compañía de Automoción certificada en Gestión

Avanzada de Calidad.
▶ **2010:** Comienza la producción de la segunda generación del Meriva.
▶ **2011:** GM recibe el Premio de Honor Pilot 2011 a la Mejora Competitiva.
▶ **2012:** 11.000.000 de vehículos fabricados; El Corsa y la planta celebran su 30 cumpleaños.

▶ **2013:** Llegan los Corsa tres puertas y Van y vehículos GLP, convirtiéndose en la primera planta de GM Europa que fabrica vehículos propulsados por GLP en la línea de producción. Se adjudica el nuevo Mokka para 2014 y los monovolúmenes Opel-PSA.
▶ **2014:** Se alcanza la

categoría 'Vertedero Cero': recicla, reutiliza o transforma en energía los residuos generados. Se inicia la fabricación en serie del Mokka con la asistencia del Rey Felipe VI y comienza la producción de la 5ª generación de Corsa
▶ **2015:** Se inicia la producción del Corsa GLP y sale la unidad 12.000.000.



GOODYEAR BLOG PARA DISFRUTAR

Con el lema de Goodyear como referencia, 'Made to feel good' (Hecho para sentirse bien), la marca de neumáticos ha lanzado un blog que pretende convertirse en punto de encuentro para los seguidores que buscan lugares o experiencias que les hagan sentirse bien y disfrutar de la vida.

La web incluye destinos de fin de semana, viajes de película, planes para realizar con amigos o familia y trucos o ideas para conseguir la experiencia perfecta.

BMW S 1000R LA MOTO DE ORLANDO

Como gran aficionado a las motos, el actor Orlando Bloom no podía dejar pasar la oportunidad de tener su propia máquina personalizada. Pidió a su amigo Michael



Woolaway, de Deus Ex Machina, en California, que customizara una BMW S 1000R para él. El resultado es una moto muy singular que el actor ya ha estrenado.

+ en <http://kilometrosqueuentan.com>

+ en www.bmw-motorrad.es

+ en www.seat.es

ABRIRÁ EN SEPTIEMBRE

Para la creación del museo digital de Seat, la marca convocó un maratón de arquitectos virtuales.



Los alumnos ganadores desarrollarán su propuesta en los próximos meses.



Seat reunió a 40 estudiantes de Arquitectura europeos para desarrollar un proyecto de museo digital. Abrirá sus puertas virtuales en septiembre y tendrá forma de nube.

UN MUSEO VIRTUAL PARA SEAT

El mes de septiembre es el plazo que se ha marcado Seat para poner en marcha su museo digital, un proyecto cuyos primeros pasos se dieron en una original maratón de alumnos de Arquitectura que realizaron sus propuestas en Barcelona durante un intenso fin de semana. Esta 'expo' digital, que permitirá realizar a través de la web de la marca española un

paseo virtual por su historia y conocer de cerca sus modelos más emblemáticos, tendrá forma de nube y se podrá desplazar de una ciudad a otra.

Para desarrollar el proyecto ganador, Seat citó a 40 estudiantes de Arquitectura (20 españoles y 20 de escuelas alemanas) en Barcelona, que trabajaron durante dos días para dar las primeras pinceladas de

su idea. Los tres alumnos que finalmente crearon la propuesta ganadora, además de un premio en metálico, continuarán trabajando en este museo digital que en unos meses todos podremos visitar.

La exposición virtual tendrá cabida para los coches y también para las personas que han 'construido' Seat desde su fundación en 1950.

PREMIO

MEJOR INGENIERO JOVEN

Ignacio Rada Pichardo, ingeniero de McLaren Fórmula1, acaba de ser galardonado con el premio Ingeniero Joven 2015 que otorga la Asociación de Antiguos Alumnos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales. Esta entidad, que preside el profesor Francisco Aparicio (en la imagen junto al pre-

miado) ha valorado la trayectoria de Rada, que también ha trabajado en Porsche Motorsport y en el equipo HRT de F1.



SIN EMISIONES

Nissan ha cedido más de 100 vehículos eléctricos (Leaf y NV200) a la organización de la UEFA Champions League para los traslados durante la final, que se disputa en Berlín.

+ en www.nissan.es

KIA

APOYO A LA FUNDACIÓN NADAL

El tenista Rafa Nadal, embajador del fabricante Kia Motors a nivel mundial, presidió la semana pasada en París a la primera gala internacional de la Fundación que lleva su nombre. Unas 400 personas acompañaron al tenista en este evento organizado con el objetivo de recaudar fondos para la financiación de un centro ubicado en Palma de Mallorca en el que se educará

a niños y jóvenes socialmente desfavorecidos a través de la práctica deportiva.

Rafa Nadal comenzó su relación con Kia en España en 2004, cuando éste comenzaba su carrera. En 2006, el tenista se convirtió en embajador mundial. Además de con el tenista, Kia Motors Iberia colabora con la Fundación Rafa Nadal en varios de sus proyectos.



Rafa Nadal presidió en París la primera gala internacional de su fundación.

Si quieres ver el discurso de Rafa Nadal entra en... www.m16.in/v629

+ en <https://cashandrocket.com>

1.717 KM CON **LOS COCHES MÁS EXCLUSIVOS**

EL TOUR MÁS GLAMUROSO

70 mujeres cruzan Europa en coche en un tour benéfico, 'Cash & Rocket', que consiguió recaudar 1,4 millones de euros para ayudar a tres ONGs africanas.

Pintados de un exclusivo color rojo Valentino, varios Maserati Ghibli, Aston Martin DB9, Range Rover Sport, Bentley GTC Speed, Ferrari California 30 Edition, Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe, Porsche Turbo S, Mercedes 400 Cabriolet, Audi Q7, Lamborghini Huracán LP 610... y así hasta 35 coches de similares características han

recorrido 1.717 kilómetros desde Londres hasta Cannes (pasando por París, Lyon y Milán) en el tour más glamuroso del año. El evento 'Cash & Rocket' de este año reunió a 70 mujeres de diferentes ámbitos (música, cultura, moda) con el objetivo de conseguir fondos para tres ONGs africanas. Se recaudaron 1,4 millones de euros.



Las 70 mujeres que participaron en el evento condujeron desde Londres hasta Cannes algunos de los vehículos más exclusivos del momento.



La modelo española Nieves Álvarez participó en el Tour al volante de un Maserati Ghibli.

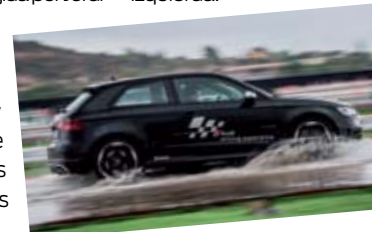


AUDI DRIVING EXPERIENCE

ARRANCAN LOS CURSOS

Audi ya ha puesto en marcha los cursos de asfalto de su programa de formación de conductores, Driving Experience. Esta formación, dirigida por Jordi Gené, cuenta con tres niveles (Dynamic, Progressive y Sportscar) que permiten a los participantes

ponerse al volante de modelos como los RS5 coupé, RS3 Sportback, RS Q3, SQ5, R8, etc. El calendario se puede consultar en la web de la izquierda.



+ en www.audidrivingsperience.es

EN EL MÓVIL

Peugeot Scooters ha lanzado una app dirigida todo a los propietarios del nuevo modelo Django. Permite encontrar concesionarios, buscar accesorios para la moto, etc.

+ en www.peugeotcooters.es

ultimate
Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?
BP Ultimate Diesel es más fácil, rápido y limpio de repostar, gracias a su agente especial antiespuma. En pruebas de consumo de diferentes situaciones de conducción, BP Ultimate Diesel recorrió hasta 42 kilómetros más por depósito lleno en comparación con el gasóleo convencional.

MERCEDES LE QUITÓ EL TRIUNFO A HAMILTON Y SE LO DIO A VETTEL TRAS UN TREMENDO FALLO ESTRATÉGICO. EL INGLÉS NO SE LO CREÍA



Mercedes arrebató la victoria a uno de sus pilotos para entregársela a quien nunca pudo con su rival en el Gran Premio de Mónaco. Fernando Alonso se llevó la peor parte cuando McLaren conseguía sus primeros puntos. Y tanto para Carlos Sainz como para Roberto Merhi la carrera tuvo 'sabor a victoria'.



▲ Pese a dominar todo el fin de semana, Lewis Hamilton sale de Mónaco con sólo 10 puntos de ventaja sobre Rosberg, que se encontró con su tercer triunfo consecutivo en Mónaco. Vettel también logró una segunda plaza que no mereció en la pista.

Ganar el partido con un gol en propia puerta

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Mónaco es uno de esos sitios donde todo piloto quiere ganar. Lo he hecho una vez, y quiero repetir la victoria a toda costa este fin de semana». Antes del Gran Premio de Mónaco, Lewis Hamilton mostraba su ansia, en el mejor momento de forma de su carrera y con la renovación por tres años con Mercedes recién firmada.

«A pesar de lo que sienta con mis habilidades, nunca

he logrado un fin de semana perfecto en Mónaco», explicaba en su columna personal antes de la carrera. «¿Tendré aquí uno de esos fines de semana perfecto?», se preguntaba, «no lo se, pero voy a darle todo lo que tengo estos próximos cuatro días». La realidad no pudo ser más cruel con el actual campeón del mundo.

Imparable y ganador de todas las pruebas hasta el pasado Gran Premio de España, aún no había sido derrotado

por Nico Rosberg. El alemán paró allí el golpe. Hamilton no quería perder la iniciativa. Pero nunca imaginaría que la segunda victoria en Mónaco que tenía al alcance de los dedos se evaporaría de semejante manera.

Tampoco el británico había logrado antes la pole en el trazado monegasco y, en esta ocasión, Rosberg no fue rival en todo el fin de semana. Un error en la segunda vuelta del Q3 de éste y una extraordinaria vuelta de Hamilton le

aseguraron cuatro décimas de ventaja sobre su compañero. «Ha pasado mucho tiempo desde que logré la última, fue en 2006, en GP2, es un día muy especial, así que gracias al equipo, porque el rendimiento que tenemos en este coche es extraordinario, obviamente, espero ahora que podamos lograr el resultado mañana, porque aún no he hecho la mitad del trabajo todavía».

En el contexto posterior del domingo sus palabras

parecían tener sentido premonitorio, a pesar de que la victoria se antojara un mero trámite, como fue el caso de Nico Rosberg en las dos temporadas anteriores. «No estoy aquí sentado pensando en situaciones anteriores que se escaparon...».

Pero fue lo que ocurriría en la carrera. Cuando Lewis Hamilton saboreaba su segundo triunfo en Mónaco tras dominar a placer la carrera, Mercedes se marcó un gol en propio puerta. Para ser

más exactos, en la del británico. Vuelta 64. Un optimista Max Verstappen se había llevado por delante al Lotus de Roman Grosjean en Sainte Devote. La carrera fue neutralizada. Y bajo premisas equivocadas, Mercedes llamó al líder a boxes para cambiar neumáticos.

¿Cuáles eran para semejante decisión? «El riesgo potencial era que Vettel hubiera parado a cambiar goma blanda por detrás de nosotros», explicaba Toto Wolff al fi-

nal de la prueba, asumiendo que el alemán hubiera podido superar a los pilotos de Mercedes con goma nueva. «Pensábamos que teníamos una diferencia (Hamilton) que no teníamos en realidad cuando el coche de seguridad salió a la pista y Lewis estaba detrás de él. El cálculo fue erróneo, en Mónaco no tienes GPS y complica el ejercicio, por ello nos equivocamos cuando se pasó del coche de seguridad virtual al real».

Cuando Hamilton volvió

a la pista salió en paralelo a Rosberg y Vettel, pero sin poder superarlos. El resto de la prueba confirmó hasta qué punto Mercedes había trabajado sólo con números. Porque con neumáticos nuevos, y hasta el final de la prueba, el británico no pudo ni siquiera atacar a Vettel. Lo que con toda seguridad le habría ocurrido al alemán de haber parado. Porque Mónaco es un muro. Sólo cabe recordar la victoria del alemán en 2011 manteniendo a raya a Alon-



GRAN CARRERA DE SAINZ QUE PARTIENDO DESDE BOXES Y LOGRÓ RE CUPERAR DIEZ PUESTOS. EL ESPAÑOL HA PUNTUADO EN 4 DE LAS 6 CARRERAS



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO

«Sentir como si hubieras logrado la victoria»

«Increíble, supercontento, porque era complicadísimo». Tras su magnífica actuación tanto en los libres como con el octavo puesto de parrilla, Sainz se complicó la vida tras la sanción recibida el sábado al perder inadvertidamente el pesaje. «Te hace sentir como si hubieras logrado la victoria».

«Tras arrancar desde boxes, desde el momento en el que hemos puesto la goma más dura que había que llegar hasta el final como fuera, era nuestra única oportunidad de puntos», comentaba al final de la prueba para explicar su difícil estrategia. «Guardé muchísima rueda, a mitad del relevo empecé a tirar un poco y luego ya he vuelto a conservar tras el coche de seguridad. Esto propiciaba que la gente fuera parando, se hayan

quitado del medio, y gracias a nuestro buen ritmo hayamos llegado a los puntos». Lo importante para Sainz fue «que no hubo ningún coche de seguridad que nos beneficiara, no hubo nada de suerte y aún así hemos llegado a los puntos».

Y aunque Max Verstappen logró cuajar también un magnífico fin de semana, su accidente empañó una gran actuación, cuando buscaba desesperadamente los puntos en los compases finales tras la demora del equipo al cambiar neumáticos en boxes. Carlos Sainz ha puntuado en cuatro de las seis carreras y ha entrado en el Q3 en otras tantas ocasiones. Aunque a ojos de muchos Verstappen parece la gran estrella en el seno de Toro Rosso, por el momento está brillando otra.



ROBERTO MERHI / MANOR

Por fin delante de su compañero

Después de cuatro carreras en la Fórmula 1, Roberto Merhi llegaba con la intención de batir, por fin, a su compañero de equipo. Si en las anteriores la diferencia de potencial entre los dos coches dejaba pocas oportunidades al castellanense

de imponerse por pilotaje, en Mónaco, a poco que el circuito igualaba las prestaciones y nivel de sus respectivos monoplazas consiguió batir a Stevens. «Menos mal que existen circuitos como este», explicaba aliviado el español.

so y compañía con las gomas en las lonas. O cómo Rosberg marcó ritmo de GP2 en los primeros compases de carrera estos últimos años sin que nadie le adelantara.

Hamilton se tomó todo el tiempo del mundo antes de llegar al podio. Como un boxeador sonado, sin embargo, reaccionó profesionalmente hacia su equipo. El golpe fue demoledor. «No puedo expresar cómo me siento, así que no voy a intentarlo», resumía Hamilton tras la carrera, buena prueba de su confusión y decepción. Pero recordó el valor que ese triunfo iba a tener para él, sobre todo ante la sensación de dominio que había experimentado. «Ésta es una carrera que ha sido tan especial en mi corazón durante muchos años, así que era una gran sensación liderar la carrera», explicaría también después, «hoy, ni siquiera tenía que atacar demasiado, podría haber doblado la ventaja si hubiera querido...».

«Las mejores palabras para definirlo: acéptalo como viene... Estoy muy contento por haber ganado. Por otro lado, por supuesto, Lewis fue el más fuerte este fin de semana, lo merecía, seguro, y al final tuve suerte». De refilón, Nico Rosberg se convirtió en el primer piloto desde Ayrton Senna en ganar el Gran Premio de Mónaco por tercera vez consecutiva. Ha conseguido romper la dinámica de Hamilton en esta primera parte del campeonato. Sólo diez puntos le separan ahora de su rival. Al menos, el título está más vivo que nunca.

En Ferrari se esperaba que la paliza recibida por Mercedes en Montmeló fuera un hecho aislado. La singularidad de Mónaco tampoco era el mejor terreno para contrastar hasta qué punto el SF15 T se ha acercado al W06. Tampoco fue el caso, y la segunda posición de Vettel fue afortunada. A pesar del mejor tiempo en la sesión libre del sábado, el monoplaza



Tras la bronca después de Montmeló Kvyat logró en Mónaco su mejor clasificación, el cuarto puesto por delante de Ricciardo.



Daniel Ricciardo, con el quinto puesto final completó un buen fin de semana para Red Bull.



Raikkonen no tuvo su mejor actuación. Sexto al final, lejos de Vettel...



Sergio Pérez y su Force India fueron unos de los protagonistas del fin de semana. El mexicano acabó séptimo y se permitió atacar al final a Raikkonen.



Primeros puntos de McLaren en toda la temporada. El octavo puesto de Button muestra que la escudería está en el camino... pero le queda mucho.

italiano siempre estuvo muy lejos del alemán. Y Raikkonen, también de su compañero de equipo.

«Es natural que las diferencias sean más pequeñas en esta pista, es más corta, así que es normal», explica-

ba el alemán tras la prueba. «Creo que en carrera estuvimos más cerca que en los entrenamientos». Ferrari tendrá que esperar al Gran Premio de Canadá para conocer si está más cerca de sus rivales y si caben esperanzas de

alcanzarles según avanza la temporada. De momento, pinta no tiene.

Tras el 'chaparrón' que Helmut Marko descargó sobre Daniil Kvyat al terminar el Gran Premio de España, el ruso reaccionó con rabia y le

ganó la partida a Daniel Ricciardo en la salida, logrando con el cuarto puesto final su mejor resultado en la Fórmula 1 hasta el momento. Al ruso se le pidió al final de la prueba que dejara pasar a su compañero para intentar el

V ALONSO OLVIDA 2015 Y PIENSA EN LUCHAR POR EL TÍTULO EN 2016



FERNANDO ALONSO / McLAREN
Una larga pretemporada

«No me juego el mundial, no me juego nada. Yo quiero tener un coche para ser campeón del Mundo el año que viene. Este año tenemos que descubrir muchas cosas. Poco a poco creo que vamos en la dirección correcta, porque estábamos a cuatro segundos en Australia y ahora estamos luchando los dos coches por entrar entre los 10 primeros. Por tanto, la progresión es extraordinaria, diría». Si Fernando Alonso puso antes del Gran Premio de España el de Mónaco como objetivo para lograr sus primeros puntos, no pudo terminar más escaldado.

En este proceso de evolución a trompicones de McLaren y Honda, fue sin embargo el español quien se llevó la de arena cuando Jenson Button logró los primeros puntos para Honda y McLaren con la octava posición final.

«La fiabilidad es algo también tenemos que poner en el saco. En la carrera de Barcelona vine caminando, mientras los otros estaban corriendo. La crono de ayer también, hoy también. Por tanto las últimas tres o cuatro sesiones no pude completarlas, pero bueno, mejor que pase este año que no el año que viene que ojalá estemos luchando por ser Campeones del Mundo». Efectivamente, no sólo las prestaciones, sino también la fiabilidad forma parte del paquete, y ésta también es una cuenta pendiente con el MP4-30.

El piloto español estaba intilmente convencido de situarse en la «sexta o séptima posición» en la parrilla el sábado. No llegó a completar el Q2. Tampoco la carrera. Se confirmaba una vez más que Alonso vive en otra longitud de onda, con la mente puesta en

2016, para luchar por el título el próximo año.

«Tenemos un plan bastante agresivo. Austria será una carrera clave para nosotros. Hungría será otro paso esperemos importante, y eso es con lo que tenemos que pensar y con lo que me quedo. Antes, Canadá. «Será complicada. No esperamos ningún milagro. El coche hasta Austria no tendrá importantes mejoras, así que intentaremos ver cómo nos defendemos allí. Es el primer circuito de media carga aerodinámica, donde utilizaremos alerones entre Monza y los normales. Mucho por descubrir allí, ojalá se nos dé mejor». Cada una de las fases de planificación de la presente temporada de McLaren y Honda tiene la próxima temporada como objetivo. 2015, una larga pretemporada.

ataque a los monoplazas de cabeza, pero cuando se comprobó que el australiano no tenía opciones, se le pidió a éste que cediera nuevamente la plaza.

«Maximizamos todas las oportunidades que surgieron», explicaría después Cristian Horner, «Dany hizo una gran carrera, fue un gran resultado de equipo y creo que fue el mejor resultado que



Felipe Nasr sigue sumando. El de Sauber acabó en novena posición.

podíamos haber esperado hoy». Pero Red Bull ya no se subía al podio en el Gran Premio de Mónaco por primera vez en años.

Sergio Pérez fue otro de los grandes protagonistas de Mónaco gracias a su gran actuación en entrenamientos. Finalmente fue séptimo, e incluso se permitió atacar a Raikkonen en los compases finales de la prueba. «Rodé solo durante gran parte de la carrera, porque los coches por delante abrieron un hueco, y también lo tenía por detrás, era difícil mantener la concentración durante 78 vueltas». El coche de seguridad y neumáticos nuevos le despertaron, ofreciendo a Force India la cara a la cruz vivida en Montmeló y este complicado inicio de temporada para el equipo.

«No creo que haya habido nunca una sensación tan agri dulce como ésta. Hemos ganado el Gran Premio de Mónaco y hemos perdido el Gran Premio de Mónaco al mismo tiempo». Curiosa la paradoja vivida por Mercedes. Ganar con un gol en propia puerta. A su pesar y sin culpa, Hamilton no tuvo ese «fin de semana perfecto» al que se encaminaba. Al menos ganó la Fórmula 1, el campeonato del mundo, y también los aficionados.

EL MUNDIAL

PILOTOS

- 1º. L. Hamilton (GBR) 126 puntos.
- 2º. N. Rosberg (A) 116 pts.
- 3º. S. Vettel (A)..... 98 pts.
- 4º. K. Raikkonen (FIN) 60 pts.
- 5º. V. Bottas (FIN) 42 pts.
- 6º. F. Massa (BRA) 39 pts.
- 7º. D. Ricciardo (AUS) 35 pts.
- 8º. F. Nasr (BRA) 16 pts.
- 9º. R. Grosjean (FRA) 16 pts.
- 10º. S. Pérez (MEX) 11 pts.
- 12º. C. Sainz (E) 9 pts.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes.....242 puntos.
- 2º. Ferrari.....158 pts.
- 3º. Williams/Mercedes..... 81 pts.
- 4º. Red Bull/Renault52 pts.
- 5º. Sauber/Ferrari 21 pts.
- 6º. Force India/Mercedes17 pts.
- 7º. Lotus/Mercedes..... 16 pts.

+ en www.motor16.com



5-14 JUNIO 2015



COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Con toda confianza. El mejor momento.

COMPRA Y LLÉVATELO



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

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 Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Advanced ed.5p | | 49.230 | 61 | 177 |
| D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Offroad ed.5p | | 51.360 | 61 | 177 |
| D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic S line ed.5p | | 51.360 | 61 | 177 |
| D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro S tronic Advanced 5p | | 49.770 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro S tronic Offroad 5p | | 51.900 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro S tronic S line 5p | | 51.900 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro S tronic S line ed.5p | | 47.120 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S line 5p | | 49.250 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S line ed.5p | | 49.250 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S line 5p | | 45.480 | 57 | 190 |
| D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S line ed.5p | | 48.000 | 57 | 190 |
| D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Advanced ed.5p | | 58.170 | 64 | 245 |
| D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Offroad ed.5p | | 60.230 | 64 | 245 |
| D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line 5p | | 58.190 | 64 | 245 |
| D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed.5p | | 60.230 | 64 | 245 |
| D Q5 3.0 TDI 258CV clean quattro S tronic Advanced 5p | | 60.480 | 59 | 258 |
| D Q5 3.0 TDI clean 258CV quattro S tronic Offroad 5p | | 62.620 | 59 | 258 |
| D Q5 3.0 TDI clean 258CV quattro S tronic S line 5p | | 62.620 | 59 | 258 |
| D Q5 3.0 TDI clean diesel 258CV quattro S tronic S line 5p | | 58.190 | 59 | 258 |
| E Q5 2.0 TFSI Hybrid 245CV quattro tiptronic 5p | | 61.990 | 69 | 245 |
| G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro 5p | | 44.000 | 75 | 180 |
| G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Advanced edition 5p | | 43.830 | 75 | 180 |
| G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Offroad edition 5p | | 45.870 | 75 | 180 |
| G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro S line edition 5p | | 45.870 | 75 | 180 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro 5p | | 48.670 | 75 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Advanced edition 5p | | 48.550 | 75 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Offroad edition 5p | | 50.590 | 75 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro S line edition 5p | | 50.590 | 75 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic Advanced ed.5p | | 51.200 | 79 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic Offroad ed.5p | | 53.250 | 79 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p | | 53.250 | 79 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p | | 51.290 | 79 | 225 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic Advanced ed.5p | | 57.250 | 85 | 272 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic Offroad ed.5p | | 59.310 | 85 | 272 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p | | 59.310 | 85 | 272 |
| G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p | | 57.280 | 85 | 272 |
| D Q5 3.0 TDI 313CV quattro tiptronic 5p | | 71.580 | 68 | 313 |
| D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Advanced Edition 5p | | 60.600 | 72 | 204 |
| D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 59.690 | 72 | 204 |
| D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 65.940 | 72 | 204 |
| D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 66.060 | 72 | 204 |
| D Q7 3.0 TDI 245 Clean D quat tiptronic Attraction 5p | | 63.700 | 74 | 245 |
| D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptronic Ambiente 5p | | 69.950 | 74 | 245 |
| D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptronic Ambiente 5p | | 70.070 | 74 | 245 |
| D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 61.600 | 74 | 245 |
| D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 67.850 | 74 | 245 |
| D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 67.970 | 74 | 245 |
| D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 93.370 | 92 | 340 |
| D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p | | 93.050 | 92 | 340 |
| G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptronic Ambiente 5p | | 72.520 | 107 | 272 |
| G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptronic Ambiente 5p | | 66.030 | 107 | 272 |
| G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptronic Ambiente 5p | | 78.330 | 107 | 333 |
| G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptronic Ambiente 5p | | 78.100 | 107 | 333 |

Bentley
 Importador: Royal Crown Motors, C/ Antonio Maura, 18, 28014 Madrid.
 *Teléfono: 91550181. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.
 **Red de postventa: 105 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bentleymotors.com

| | | | |
|--|---------|------|-----|
| G Continental GT GT 2p | 219.205 | 14,5 | 575 |
| G Continental GT GT Convertible 2p | 240.789 | 14,9 | 575 |
| G Continental GT GT Convertible Speed 2p | 269.161 | 14,9 | 635 |
| G Continental GT GT Convertible V8 2p | 217.033 | 10,9 | 507 |
| G Continental GT GT Speed 2p | 244.997 | 14,5 | 635 |
| G Continental GT GT V8 2p | 197.621 | 10,6 | 507 |
| G Continental GT GT V8 S 2p | 214.046 | 10,6 | 528 |
| G Continental GT GT V8 S Convertible 2p | 235.088 | 11,1 | 528 |
| G Continental GT GT3-R 2p | 127.580 | 14,7 | 625 |
| G Flying Spur Flying Spur W12 4p | 228.707 | 14,7 | 625 |
| G Flying Spur Flying Spur W8 4p | 206.580 | 10,9 | 507 |
| G Mullanne Mullanne 4p | 342.656 | 14,6 | 512 |
| G Mullanne Mullanne Speed 4p | 373.145 | 14,6 | 537 |

Bentley
 Importador: Royal Crown Motors, C/ Antonio Maura, 18, 28014 Madrid.
 *Teléfono: 91550181. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.
 **Red de postventa: 105 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bentleymotors.com

| | | | |
|-------------------------------------|--------|------|-----|
| E B-5p | 35.500 | 17,0 | |
| E B-REX 5p | 39.990 | 0,6 | 170 |
| D 116d 3p | 25.600 | 4,3 | 116 |
| D 116d EfficientDynamics 3p | 25.600 | 3,8 | 116 |
| D 116d 3p | 27.400 | 4,4 | 143 |
| D 116d xDrive 3p | 30.500 | 4,8 | 143 |
| D 120d 3p | 30.800 | 4,5 | 184 |
| D 120d xDrive 3p | 32.800 | 4,8 | 184 |
| G 114i 3p | 23.900 | 5,7 | 102 |
| G 116i 3p | 25.000 | 5,6 | 136 |
| G 118i 3p | 28.100 | 5,9 | 170 |
| G 125i 3p | 31.700 | 6,3 | 218 |
| D 116d 5p | 27.000 | 4,3 | 116 |
| D 116d EfficientDynamics 5p | 27.000 | 3,8 | 116 |
| D 118d 5p | 28.500 | 4,4 | 143 |
| D 118d xDrive 5p | 30.900 | 4,8 | 143 |
| D 120d 5p | 31.700 | 4,5 | 184 |
| D 120d xDrive 5p | 34.400 | 4,8 | 184 |
| G 114i 5p | 25.900 | 5,7 | 102 |
| G 116i 5p | 27.000 | 5,6 | 136 |
| G 118i 5p | 29.700 | 5,9 | 170 |
| G 125i 5p | 33.300 | 6,3 | 218 |
| G M135i 4p | 44.300 | 7,5 | 320 |
| G M135i xDrive 4p | 48.900 | 7,8 | 320 |
| G M135i 5p | 45.700 | 7,5 | 320 |
| G M135i xDrive 5p | 50.100 | 7,8 | 320 |
| D 216d Active Tourer 5p | 28.050 | 3,8 | 116 |
| D 218i Active Tourer 5p | 30.450 | 4,1 | 150 |
| D 220d Active Tourer 5p | 36.050 | 4,3 | 190 |
| D 220d xDrive Active Tourer 5p | 38.450 | 4,8 | 190 |
| D 218i Active Tourer 5p | 28.650 | 4,9 | 136 |
| G 535i 4p | 33.350 | 5,6 | 192 |
| G 525i Active Tourer 5p | 38.750 | 5,8 | 231 |
| G 525i xDrive Active Tourer 5p | 40.950 | 6,5 | 231 |
| D 218i 2p | 30.100 | 4,5 | 143 |
| D 220d 2p | 34.100 | 4,8 | 190 |
| D 220d 2p | 39.900 | 4,7 | 190 |
| D 225dA 2p | 41.100 | 4,7 | 218 |
| G 220i 2p | 33.100 | 6,3 | 184 |
| G 220i 2p | 38.500 | 6,8 | 184 |
| G 228i 2p | 37.900 | 6,3 | 245 |
| G 228i 2p | 43.600 | 6,6 | 245 |
| G M235i 2p | 50.100 | 7,6 | 326 |
| G M235i 2p | 55.500 | 7,9 | 326 |
| G M235i xDrive 2p | 54.900 | 7,8 | 326 |
| D 316d 4p | 32.000 | 4,5 | 116 |
| D 318d 4p | 34.000 | 4,5 | 143 |
| D 318d xDrive 4p | 37.800 | 4,8 | 143 |
| D 320d 4p | 36.900 | 4,6 | 184 |
| D 320d EfficientDynamics 4p | 36.100 | 4,1 | 163 |
| D 320d xDrive 4p | 40.800 | 4,9 | 184 |
| D 325d 4p | 41.800 | 4,6 | 218 |
| D 330dA 4p | 49.900 | 4,9 | 258 |
| D 330dA xDrive 4p | 52.450 | 5,2 | 258 |
| D 335dA xDrive 4p | 55.650 | 5,4 | 313 |
| E ActiveHybrid 3 4p | 59.600 | 5,9 | 340 |
| G 316i 4p | 31.900 | 5,9 | 136 |
| G 320i 4p | 36.700 | 6,3 | 184 |
| G 320i xDrive 4p | 39.400 | 6,8 | 184 |
| G 328i 4p | 41.700 | 6,3 | 245 |
| G 328i xDrive 4p | 44.200 | 6,7 | 245 |
| G 335i 4p | 50.600 | 7,2 | 306 |
| G 335i xDrive 4p | 53.200 | 7,6 | 306 |
| D 316i Touring 5p | 35.400 | 4,7 | 116 |
| D 318i Touring 5p | 37.000 | 4,7 | 143 |
| D 318i xDrive Touring 5p | 40.950 | 5 | 143 |
| D 320i EfficientDynamics Touring 5p | 38.000 | 4,3 | 163 |
| D 320i Touring 5p | 40.200 | 4,8 | 184 |
| D 320d xDrive Touring 5p | 42.700 | 5,1 | 184 |
| D 325d Touring 5p | 43.600 | 4,8 | 218 |
| D 330dA Touring 5p | 51.700 | 5,1 | 258 |
| D 330dA xDrive Touring 5p | 54.300 | 5,4 | 258 |
| D 335dA xDrive Touring 5p | 56.950 | 5,6 | 313 |
| D 316i Touring 5p | 33.800 | 6,2 | 136 |
| D 320i Touring 5p | 38.500 | 6,5 | 184 |
| D 320i xDrive Touring 5p | 42.600 | 6,9 | 184 |
| D 328i Touring 5p | 43.500 | 6,5 | 245 |
| D 328i xDrive Touring 5p | 47.800 | 6,9 | 245 |
| D 335i Touring 5p | 52.400 | 7,6 | 306 |
| D 335i xDrive Touring 5p | 55.000 | 7,9 | 306 |
| D 420d 2p | 42.550 | 4,8 | 184 |
| D 420d 2p | 50.400 | 5,3 | 184 |
| D 420d xDrive 2p | 45.150 | 4,9 | 184 |
| D 425d 2p | 46.050 | 5,1 | 218 |
| D 425d 2p | 54.000 | 5,4 | 218 |
| D 430d 2p | 51.650 | 5,5 | 258 |
| D 430d xDrive 2p | 54.250 | 5,4 | 258 |
| D 430dA 2p | 59.400 | 5,5 | 258 |
| D 435d xDrive 2p | 60.850 | 5,6 | 313 |
| D 435dA xDrive 2p | 67.400 | 5,9 | 313 |
| G 420i 4p | 39.550 | 6,3 | 184 |
| G 420i 4p | 46.400 | 6,8 | 184 |
| G 428i 4p | 44.550 | 6,7 | 245 |
| G 428i 4p | 52.000 | 7 | 245 |
| G 428i xDrive 2p | 47.150 | 6,9 | 245 |
| G 428iA xDrive 2p | 54.600 | 7,2 | 245 |
| G 435i 2p | 55.850 | 8,1 | 306 |
| G 435i 2p | 63.400 | 8,4 | 306 |
| G 435i xDrive 2p | 58.450 | 8,4 | 306 |
| G 435i xDrive 2p | 66.000 | 8,7 | 306 |
| D 418d Gran Coupe 5p | 40.150 | 4,7 | 143 |
| D 420d Gran Coupe 5p | 42.550 | 4,9 | 184 |
| D 420d xDrive Gran Coupe 5p | 45.150 | 5 | 184 |
| D 430dA Gran Coupe 5p | 51.650 | 5,3 | 258 |
| D 430dA xDrive Gran Coupe 5p | 54.250 | 5,3 | 258 |
| D 435dA xDrive Gran Coupe 5p | 60.850 | 5,6 | 313 |
| D 420i Gran Coupe 5p | 39.550 | 6,6 | 184 |

Bentley
 Importador: Royal Crown Motors, C/ Antonio Maura, 18, 28014 Madrid.
 *Teléfono: 91550181. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.
 **Red de postventa: 105 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bentleymotors.com

| | | | |
|------------------------------|--------|-----|-----|
| G 428i Gran Coupe 5p | 44.550 | 6,7 | 245 |
| G 428i xDrive Gran Coupe 5p | 47.150 | 6,9 | 245 |
| G 435i Gran Coupe 5p | 55.850 | 8,1 | 306 |
| G 435i xDrive Gran Coupe 5p | 58.450 | 8,4 | 306 |
| G 435i Gran Coupe 5p | 39.550 | 6,3 | 184 |
| G 420i 4p | 46.400 | 6,8 | 184 |
| G 428i 4p | 44.550 | 6,7 | 245 |
| G 428i 4p | 52.000 | 7 | 245 |
| G 428i xDrive 2p | 47.150 | 6,9 | 245 |
| G 428iA xDrive 2p | 54.600 | 7,2 | 245 |
| G 435i 2p | 55.850 | 8,1 | 306 |
| G 435i 2p | 63.400 | 8,4 | 306 |
| G 435i xDrive 2p | 58.450 | 8,4 | 306 |
| G 435i xDrive 2p | 66.000 | 8,7 | 306 |
| D 418d Gran Coupe 5p | 40.150 | 4,7 | 143 |
| D 420d Gran Coupe 5p | 42.550 | 4,9 | 184 |
| D 420d xDrive Gran Coupe 5p | 45.150 | 5 | 184 |
| D 430dA Gran Coupe 5p | 51.650 | 5,3 | 258 |
| D 430dA xDrive Gran Coupe 5p | 54.250 | 5,3 | 258 |
| D 435dA xDrive Gran Coupe 5p | 60.850 | 5,6 | 313 |
| D 420i Gran Coupe 5p | 39.550 | 6,6 | 184 |

Bentley
 Importador: Royal Crown Motors, C/ Antonio Maura, 18, 28014 Madrid.
 *Teléfono: 91550181. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros.
 **Red de postventa: 105 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bentleymotors.com

| | | | |
|-----------------------------|--------|-----|-----|
| G 428i Gran Coupe 5p | 44.550 | 6,7 | 245 |
| G 428i xDrive Gran Coupe 5p | 47.150 | 6,9 | 245 |
| G 435i Gran Coupe 5p | 55.850 | 8,1 | 306 |
| G 435i xDrive Gran Coupe 5p | 58.450 | 8,4 | 306 |
| G M4 2p | 88.700 | 8,3 | 431 |
| G M4 2p | 98.700 | 9,1 | 431 |
| G M4 A 2p | 88.700 | 8,3 | 431 |
| G M4 A 2p | 98.700 | 8,7 | |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Style DSG 5p | | 44.476 | 5,9 177 | |
| D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p | | 42.376 | 5,8 177 | |
| D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p | | 44.476 | 5,9 177 | |
| D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p | | 42.376 | 5,8 177 | |
| D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 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 I-Tech 5p | | 38.796 | 7,2 150 | |
| G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop I-Tech Kiroa 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 I-Tech 5p | | 43.566 | 8,4 200 | |
| G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG I-Tech Kiroa 5p | | 43.566 | 8,4 200 | |
| G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style 5p | | 41.720 | 8,4 200 | |

CITROËN
La **renovación**
llega al **Berlingo**

El modelo de referencia entre los vehículos polivalentes, que se fabrica en España, llega al mercado renovado, con un elevado nivel de equipamiento tecnológico y las eficientes motorizaciones Euro6. Modutop, confort de asientos y suspensión, plazas traseras independientes y luneta practicable destacan en la versión Multispace. En el

BERLINGO FURGÓN

| | |
|-------------------|----------|
| 4x4 DANGEL HDi 90 | 25.475 € |
| VTI 100 | 13.710 € |
| HDi 75 | 14.850 € |
| Blue HDi 75 | 15.150 € |
| HDi 90 | 15.740 € |
| Blue HDi 100 | 16.320 € |

Precio Máximo recomendado Uso Profesional



Polivalencia y funcionalidad

Furgón, se puede optar por la cabina Extenso y sus 3 plazas delanteras modulares. Además destacan las

tecnologías de uso sencillo, como la pantalla táctil de 7", que reúnen las funciones multimedia y de navegación, o el Mirror Screen, que permite duplicar las aplicaciones del smartphone.

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 | | 12.006 | 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 Ushaiva 3p | | 12.600 | 4,9 84 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 1 3p | | 16.871 | 4,9 84 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 2 3p | | 15.295 | 4,2 90 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 3 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 FORTWO Coupé 66 Proly 3p | | 12.500 | 4,2 71 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 1 3p | | 15.125 | 4,2 71 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 2 3p | | 12.930 | 4,2 71 | |
| G FORTWO Coupé 66 Edition 3 3p | | 13.990 | 4,2 71 | |
| G FORTWO Coupé 66 Prime 3p | | 14.710 | 4,2 71 | |
| G FORTWO Coupé 66 Xclusive 3p | | 15.995 | 4,3 90 | |
| G FORTWO Coupé 66 Proly 3p | | 13.800 | 4,3 90 | |
| G FORTWO Coupé 66 Prime 3p | | 14.970 | 4,3 90 | |
| G FORTWO Coupé 66 Proly 3p | | 15.675 | 4,3 90 | |

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 | POLO Advance 1.0 75CV BMT 3p | 15.260 | 4,8 75 | |
| G | POLO Advance 1.2 90CV BMT 3p | 16.130 | 4,7 90 | |
| G | POLO Advance 1.2 90CV BMT DSG 3p | 17.640 | 4,7 90 | |
| G | POLO Edition 1.0 60CV BMT 3p | 13.130 | 4,7 60 | |
| G | POLO Edition 1.0 75CV BMT 3p | 13.780 | 4,8 75 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT 3p | 17.940 | 4,8 110 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT DSG 3p | 19.450 | 4,7 110 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT 3p | 17.470 | 4,7 90 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT DSG 3p | 18.220 | 4,7 90 | |
| D | POLO 1.4 TDI 75CV Bluemotion 5p | 17.880 | 3,1 75 | |
| D | POLO Advance 1.4 TDI 75CV BMT 3p | 17.940 | 3,4 75 | |
| D | POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT 3p | 18.320 | 3,4 90 | |
| D | POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT DSG 5p | 19.840 | 3,5 90 | |
| D | POLO Edition 1.4 TDI 75CV BMT 5p | 16.460 | 3,4 75 | |
| D | POLO Sport 1.4 TDI 105CV BMT 5p | 20.130 | 3,4 105 | |
| D | POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT 5p | 19.600 | 3,4 90 | |
| D | POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT DSG 5p | 21.120 | 3,5 90 | |
| G | POLO 1.0 TSI 95CV Bluemotion 5p | 16.800 | 4,1 95 | |
| G | POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT 5p | 21.120 | 4,8 150 | |
| G | POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT DSG 5p | 22.610 | 4,7 150 | |
| G | POLO Advance 1.0 75CV BMT 5p | 15.820 | 4,8 75 | |
| G | POLO Advance 1.2 TSI 90CV BMT 5p | 16.690 | 4,7 90 | |
| G | POLO Advance 1.2 TSI 90CV BMT DSG 5p | 18.200 | 4,7 90 | |
| G | POLO Edition 1.0 60CV BMT 5p | 13.690 | 4,7 60 | |
| G | POLO Edition 1.0 75CV BMT 5p | 14.340 | 4,8 75 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT 5p | 18.500 | 4,8 110 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT DSG 5p | 20.010 | 4,7 110 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT 5p | 17.970 | 4,7 90 | |
| G | POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT DSG 5p | 19.480 | 4,7 90 | |
| G | POLO GTI 1.8 TSI 192CV 3p | 22.850 | 6 192 | |
| G | POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 3p | 24.420 | 5,6 192 | |
| G | POLO GTI 1.8 TSI 192CV 5p | 23.430 | 6 192 | |
| G | POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 5p | 25.000 | 5,6 192 | |
| D | POLO Cross Polo 1.4 TDI 90CV BMT 5p | 20.050 | 3,6 90 | |
| D | POLO Cross Polo 1.2 TSI 90CV BMT 5p | 18.420 | 4,8 90 | |
| D | BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Karmann 2p | 32.170 | 4,7 105 | |
| D | BEETLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 2p | 27.230 | 4,4 110 | |
| D | BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT 2p | 29.000 | 4,4 110 | |
| D | BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT 2p | 31.680 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p | 33.590 | 5 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT 2p | 31.300 | 4,4 110 | |
| D | BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT 2p | 34.070 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p | 35.980 | 5 150 | |
| D | BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 2p | 33.650 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p | 35.560 | 5 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT 2p | 31.910 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p | 33.820 | 5 150 | |
| D | BEETLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 2p | 25.230 | 5,6 105 | |
| D | BEETLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT 2p | 27.070 | 5,6 105 | |
| G | BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT 2p | 29.750 | 6 150 | |
| G | BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p | 31.620 | 5,7 150 | |
| G | BEETLE Cabrio Karmann 1.2 TSI 105CV BMT 2p | 29.460 | 5,6 105 | |
| G | BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 2p | 31.710 | 6 150 | |
| G | BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p | 33.590 | 5,7 150 | |
| G | BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 2p | 34.640 | 6,7 220 | |
| G | BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p | 36.520 | 6,8 220 | |
| G | BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT 2p | 29.970 | 6 150 | |
| G | BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p | 31.850 | 5,7 150 | |
| G | BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV BMT 2p | 32.900 | 6,7 220 | |
| G | BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p | 34.790 | 6,8 220 | |
| D | BEETLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 3p | 23.000 | 4,3 110 | |
| D | BEETLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT 3p | 26.120 | 4,3 110 | |
| D | BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 27.750 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p | 30.750 | 4,8 150 | |
| D | BEETLE Design 2.0 TDI 110CV BMT 3p | 24.880 | 4,3 110 | |
| D | BEETLE Design 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 26.510 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p | 29.460 | 4,8 150 | |
| D | BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 28.270 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p | 31.290 | 4,8 150 | |
| D | BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 26.740 | 4,6 150 | |
| D | BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p | 29.710 | 4,8 150 | |
| G | BEETLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 3p | 20.830 | 5,5 105 | |
| G | BEETLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT 3p | 24.050 | 5,5 105 | |
| G | BEETLE Design 1.2 TSI 105CV BMT 3p | 22.790 | 5,5 105 | |
| G | BEETLE Design 1.4 TSI 150CV BMT 3p | 25.620 | 5,8 150 | |
| G | BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p | 27.500 | 5,5 150 | |
| G | BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 3p | 27.600 | 5,8 150 | |
| G | BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p | 29.480 | 5,5 150 | |
| G | BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 3p | 30.200 | 6,5 220 | |
| G | BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV DSG 3p | 32.080 | 6,7 220 | |
| G | BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT 3p | 25.860 | 5,8 150 | |
| G | BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p | 27.740 | 5,5 150 | |
| G | BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV BMT 3p | 28.460 | 6,5 220 | |
| G | BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p | 30.340 | 6,7 220 | |
| D | GOLF Cabrio 1.6 TDI 105CV BMT 2p | 30.790 | 6,4 105 | |
| D | GOLF Cabrio 1.4 TSI 160CV DSG 2p | 33.730 | 6,3 160 | |
| D | GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 3p | 23.440 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p | 25.350 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 25.190 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p | 27.100 | 4,2 150 | |
| D | GOLF Bluemotion 1.6 TDI 110CV 3p | 21.330 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 3p | 21.730 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 3p | 25.740 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p | 27.630 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p | 27.490 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p | 29.290 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG 3p | 23.510 | 5 122 | |
| D | GOLF Edition 1.2 TSI 105CV BMT 3p | 19.050 | 4,9 105 | |
| D | GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT 3p | 26.550 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG 3p | 28.350 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 24.080 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p | 25.990 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p | 25.830 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p | 27.650 | 4,4 150 | |
| D | GOLF Edition 1.2 TSI 105CV BMT 5p | 23.050 | 3,2 110 | |
| D | GOLF Business & Navl 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 23.270 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Business & Navl 1.6 TDI 110cv Bluemotion 5p | 23.920 | 3,6 110 | |
| D | GOLF Business 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 22.830 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Business 1.6 TDI 110cv Bluemotion 5p | 23.230 | 3,2 110 | |
| D | GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 22.370 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 26.380 | 3,8 105 | |
| D | GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p | 28.270 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT 5p | 30.800 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT 5p | 28.130 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG 5p | 29.930 | 4,4 150 | |
| D | GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT 5p | 23.200 | 5,3 122 | |
| D | GOLF Edition 1.4 TSI 122cv BMT DSG 5p | 24.150 | 5 122 | |
| D | GOLF Advance 1.4 TSI 105CV BMT 5p | 19.690 | 4,9 105 | |
| D | GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT 5p | 27.190 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG 5p | 28.990 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Cabrio 2.0 TSI 210CV DSG GTI 2p | 39.770 | 7,7 210 | |
| D | GOLF Cabrio 2.0 TSI 265CV DSG R 2p | 52.110 | 8,2 265 | |
| D | GOLF GTD 2.0 TDI 184cv BMT 3p | 31.980 | 4,2 184 | |
| D | GOLF GTD 2.0 TDI 184cv DSG BMT 3p | 33.850 | 4,5 184 | |
| D | GOLF GTI 2.0 TSI 220cv BMT 3p | 31.990 | 6 220 | |
| D | GOLF GTI 2.0 TSI 220cv DSG BMT 3p | 33.860 | 6,4 220 | |
| D | GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv BMT 3p | 33.730 | 6 230 | |
| D | GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv DSG BMT 3p | 35.610 | 6,4 230 | |
| D | GOLF GTD 2.0 TDI 184cv BMT 5p | 32.610 | 4,2 184 | |
| D | GOLF GTD 2.0 TDI 184cv DSG BMT 5p | 34.540 | 4,5 184 | |
| D | GOLF GTI 2.0 TSI 220cv BMT 5p | 32.650 | 6 220 | |
| D | GOLF GTI 2.0 TSI 220cv DSG BMT 5p | 34.520 | 6,4 220 | |
| D | GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv BMT 5p | 34.390 | 6 230 | |
| D | GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv DSG BMT 5p | 36.270 | 6,4 230 | |
| E | GOLF e-Golf ePower 115cv 5p | 35.500 | | 115 |
| G | GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion 3p | 40.260 | 7,1 300 | |
| G | GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG 3p | 42.440 | 6,9 300 | |
| G | GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion 5p | 40.950 | 7,1 300 | |
| G | GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG 5p | 43.100 | 6,9 300 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 25.760 | 3,9 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p | 27.660 | 4 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p | 27.180 | 4,3 150 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p | 30.120 | 4,7 150 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 24.810 | 3,6 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Business & Navl 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 24.960 | 3,9 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Business & Navl Bluemotion 1.6 TDI 110CV 5p | 25.690 | 3,6 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 24.530 | 3,9 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Business Bluemotion 1.6 TDI 110CV 5p | 25.260 | 3,6 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 24.070 | 3,9 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110CV BMT 5p | 28.780 | 3,9 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p | 30.670 | 4 110 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p | 30.200 | 4,3 150 | |
| D | GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p | 33.250 | 4,7 150 | |
| G | GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 150CV BMT 5p | 24.590 | 5,4 125 | |
| G | GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125CV BMT DSG 5p | 26.470 | 5,2 125 | |
| G | GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150CV BMT DSG 5p | 31.570 | 5,4 150 | |
| D | GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p | 24.900 | 3,9 105 | |
| D | GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p | 26.800 | 4 105 | |
| D | GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p | 26.640 | 4,2 150 | |
| D | GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p | 28.450 | 4,5 150 | |
| D | GOLF Variant Bluemotion 1.6 TDI 110CV 5p | 23.790 | 3,3 110 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 25.730 | 4 105 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 25.190 | 4,1 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 27.100 | 4,2 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 28.910 | 4,3 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 30.800 | 4,7 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 32.700 | 5,1 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 34.600 | 5,5 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 36.500 | 5,9 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 38.400 | 6,3 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 40.300 | 6,7 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 42.200 | 7,1 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 44.100 | 7,5 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 46.000 | 7,9 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p | 47.900 | 8,3 150 | |
| D | GOLF Variant Business & Navl 1. | | | |



FAROS LÁSER DELANTE, PERO TAMBIÉN DETRÁS

Pedro Cruz

He leído que los faros láser es el siguiente paso que están preparando algunas marcas Premium para iluminar con mayor intensidad la carretera. Sin embargo, también tengo entendido que se podrían instalar en los pilotos traseros. ¿Es cierto? ¿Qué sentido tiene? Gracias.

RESPUESTA

La tecnología láser es nueva y forma parte de avanzados proyectos que veremos en breve en modelos Premium. Mucho se ha hablado últimamente del haz láser en modelos como el Audi R8 o el BMW i8 y, efectivamente, su potente luz provoca que el conductor tenga un mayor margen para reaccionar ante cualquier imprevisto, ya que se trata de una luz blanca y profunda que va más allá de los faros tradicionales.

Ante tu curiosidad sobre si también está disponible en los pilotos traseros, comentarte que Audi trabaja en un proyecto de antiniebla láser que proyecta luz sobre el suelo para marcar una línea de aviso a los conductores que vienen por detrás. Incluso con las gotas de la lluvia la forma del haz luminoso formaría un perfecto triángulo de emergencia. Tiene sentido, no crees...

¿NISSAN QASHQAI O KIA SPORTAGE?

Antonio Miguel Serna

Mi idea es adquirir un nuevo coche este verano y quiero pasarme a los llamados todoterrenos. Me gustan, por diseño y precio, el Nissan Qashqai y el Kia Sportage. Sería con motor diésel y aunque nunca he practicado todoterreno, con tracción total. Me gustaría saber su opinión al respecto y saber cuál elegirían en mi lugar? Muchas gracias y saludos.

RESPUESTA

Si analizas todo lo que te ofrecen estos dos modelos, y el precio que se paga por ellos, sin duda estamos ante dos de las opciones más atractivas y completas del segmento. No nos indicas tus necesidades de uso, aunque la habitabilidad es muy similar en los dos vehículos. Lo mismo ocurre con la capacidad del maletero, aunque siempre a favor del Kia Sportage.

Si no has practicado nunca todoterreno, comentarte que ambos modelos son SUV que cubren de sobra pequeñas hazañas fuera del asfalto, pero sin exigirles tampoco demasiado, ya que no son todoterrenos genuinos. Nuestro consejo es que si te vas a mover muy esporádicamente por pistas de tierra te decantes por las versiones con tracción delantera, más económicas en todos los sentidos.

Pero como no te queremos quitar el capricho, si deseas la tracción total, esto te obligará a renunciar a las versiones diésel de acceso. En el caso del Nissan Qashqai tendrás que decantarte obligatoriamente por el propulsor 1.6 dCi de 130 caballos, mientras que en el modelo coreano lo más lógico es hacerlo por el 2.0 CRDi de 136 CV, aunque también dispone de una variante con 184 caballos. En los dos vehículos el cambio es manual de seis relaciones y no tendrás ocasión de elegir una caja automática, salvo en el más potente del Kia.

Puestos a analizar el sistema 4x4, el del Qashqai es más completo y dota al conjunto de una mayor capacidad off road porque incluso cuenta con un bloqueo solidario de ambos ejes hasta



CARTA DE LA SEMANA

los 40 km/h, acción que le permite sortear algún obstáculo con el que tendríamos problemas en el Sportage, pero recuerda que no hay caja reductora en ninguno de los dos. Curiosamente el Kia ofrece asistentes como el de control de descensos y el de arranque en rampa incluso en las versiones 4x2.

Si analizamos sus propulsores, el de Nissan tiene menos cilindrada pero ofrece un mayor rendimiento y arroja un consumo más bajo. Además, se muestra más refinado y ofrece una gran capacidad de recuperación a bajo régimen. En el aspecto dinámico ambos se muestran muy confortables, pero el Qashqai es algo más ágil y avanzado a nivel de equipamiento orientado hacia la seguridad.

Por último, el precio de partida del Nissan es algo más económico, aunque la contienda se iguala si hacemos lo propio con el equipamiento. Así las cosas, los dos son modelos muy atractivos, pero los fríos números se decantan por el japonés.

CONSULTAS RÁPIDAS



TENGO UN NEGOCIO Y PARA TRANSPORTAR COSAS UTILIZO UN PEQUEÑO REMOLQUE. ¿DEBE ESTAR MATRICULADO Y ASEGURADO?

En primer lugar hay que señalar que todos los remolques están obligados a tener su correspondiente tarjeta de características técnicas o tarjeta de inspección técnica, es decir, tienen que ser remolques homologados; luego, la obligación de matriculación o no va a depender de la MMA (Masa Máxima Autorizada) que, precisamente, se recogerá en la tarjeta de inspección técnica.

Si la MMA autorizada es inferior a 750 kilos, el remolque no necesitará matriculación propia; mientras que, a partir de los 750 kilos de MMA, ya será obligatorio la matriculación individual del remolque, que será identificado por unas placas de matrícula de color rojo.

Por lo que respecta al seguro, también va a depender de la MMA, ya que el remolque cuya matriculación es obligatoria, es decir, superior a 750 kilos, también será obligatorio que esté asegurado individualmente; en el caso del remolque ligero no será asegurado individualmente, pero en el seguro del vehículo tractor deberá recogerse que queda asegurado el remolque que se arrastre en cada momento. Por cierto, en la ficha técnica del vehículo tractor, aunque sea un coche, deberá constar que lleva instalado un sistema de acoplamiento compatible con el del remolque.

BUENA PREGUNTA

TIENE QUE GARANTIZARSE LA SEGURIDAD

¿Qué debo tener en cuenta a la hora de llevar equipaje en el coche para que no me multen?

RESPUESTA

El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, para garantizar su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. Por tanto deberá cuidar especialmente de la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre ellos. Siempre se debe tener en cuenta que se deberá colocar de tal forma que no pueda arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa, no podrá comprometer la estabilidad del vehículo, no podrá ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales del conductor.

Sin ninguna duda, la mejor forma de que se cumplan todas estas premisas es que el equipaje vaya perfectamente colocado en el maletero del vehículo, y



si fuese un vehículo mixto capaz de transportar personas y cosas, deberá usarse una red de seguridad que separe las personas del equipaje.

Si el equipaje se coloca en la parte exterior no podrá sobresalir de la proyección en planta del vehículo; no obstante, podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 % de la longitud del vehículo, o el

15% si lo que se transporta es indivisible. En este caso será necesario proteger la parte que sobresalga y señalizarla con la señal V-20.

Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga, perpendicular al eje del vehículo. Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura que sobresalga, debiendo, ambos paneles, formar una geometría de 'V' invertida.

En cualquier caso, aunque no es habitual que se supere, siempre se deberá tener en cuenta la Masa Máxima Autorizada del vehículo para no rebasar el peso autorizado que podamos cargar.

SANCIÓN DE 200 EUROS Y TRES PUNTOS DE CARNÉ

¿Cuál es la multa por no llevar a mi hijo de 9 años en un elevador o en una silla?

RESPUESTA

En primer lugar debemos recordar las normas de obligado cumplimiento para que los niños viajen en un vehículo. Así, queda prohibido circular con menores de 12 años en los asientos delanteros, salvo que se utilicen dispositivos homologados al efecto. Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 centímetros, los menores de esa edad podrán utilizar el propio cinturón de seguridad para adultos. Del mismo modo, por lo que respecta a los asientos traseros, las personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar

obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso; si la estatura se encuentra entre 135 y 150 centímetros, podrán utilizar indistintamente un dispositivo de retención homologado o el cinturón de seguridad para adultos.

Igualmente, se debe recordar que los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado.

Por tanto, si no se cumplen estas condiciones y somos denunciados por ello, la infracción será catalogada como grave y la sanción será de 200 euros con la pérdida de 3 puntos; además el vehículo podría ser objeto de inmovilización, impidiendo con ello que se pueda continuar la marcha hasta que no se resuelva el problema.

CONSULTAS RÁPIDAS

AIRBAG DE PEATONES EN EL JAGUAR XE

Julián Esteban

Tienes toda la razón del mundo. En el número 1.641 analizamos en profundidad el nuevo Jaguar XE y en la toma de contacto comentábamos que es el primer vehículo, después del Volvo V40, que monta un airbag para peatones en el capó, que actúa en caso de atropello. Nuestro error fue que dimos por hecho que nos referíamos a los turismos. Por lo tanto tienes razón, ya que

el nuevo Land Rover Discovery Sport, precisamente un pariente cercano de Jaguar, ya que ambas marcas pertenecen al grupo indio Tata, se puso a la venta hace unas semanas e incorpora este elemento en su dotación.

VELOCIDAD LIMITADA ELECTRÓNICAMENTE

Raúl Alcalá

Es algo habitual, pero no solo en Mercedes, también en Audi y BMW. En estas marcas se suele limitar la velocidad máxima

electrónicamente a 250 km/h. Sinceramente ya es una cifra que colmará las expectativas de cualquiera, pero para saciar tu curiosidad, en el caso del SLK, que acaba de renovar y actualizar su gama de motores, tanto la versión 350 de 306 CV como el 55 AMG de 421 CV cuentan con esta limitación. En el 55 AMG se puede 'arreglar' con el AMG Drivers's Package, llegando hasta los 280 km/h y ofreciendo un curso de conducción, eso sí, al módico precio de 4.000 euros...

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



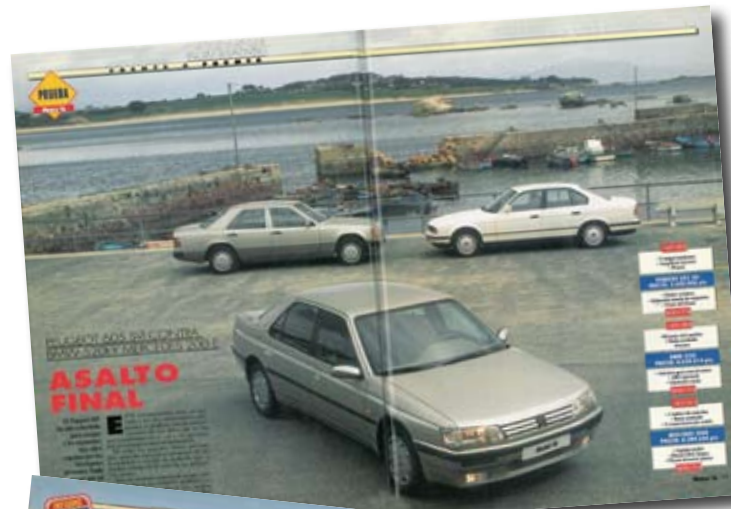
LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

PEUGEOT 605 SE ATREVÍA CON EL BMW 520 Y EL MERCEDES 200



o Barcelona. La incipiente telefonía móvil –operativa en España desde 1982– tenía aún mucho camino por delante. Entre otras, abaratar unos precios que podían alcanzar las 68 pesetas por minuto.

Entre las pruebas de la semana, el gran protagonista de nuestras páginas era el recién llegado Renault Clio, sucesor del Supercinco, al que analizábamos desde todos los puntos de vista para calibrar si estaba a la altura de lo que se esperaba de él. Así, en una comparativa con su antecesor, el Clio destacaba respecto a éste, a simple vista, por su mayor tamaño, lo que garantizaba más espacio y comodidad. También se analizaba toda la gama que ofrecía el utilitario francés y mirábamos con lupa sus rivales para valorar sus posibilidades de éxito frente a modelos como el Citroën AX, Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 205, Seat Ibiza y Volkswagen Polo. El Clio en una vista de 360°.

Otra prueba la protagonizaban una berlina francesa, el Peugeot 605, que no dudaba en enfrentarse a lo mejor del segmento de lujo que ofrecían las marcas alemanas. Así el Peugeot retaba al BMW 520 y el Mercedes 200. Las virtudes del 605 frente a sus rivales eran su comportamiento, su precio y su amplitud interior, mientras que se criticaba su motor ruidoso y el tacto del freno. El BMW destacaba por el acabado y el manejo del cambio, pero no gustaba que el ABS fuera opcional. Y del Mercedes ponderábamos su confort y acabado pero no nos gustaba su equipamiento pobre.

Entre las tomas de contacto de esta semana, dos modelos legendarios de una marca no menos legendaria. Hablamos de dos todoterreno de

Renault Clio, al detalle

Renault reemplazaba su utilitario, el Supercinco, con el nuevo Clio, un modelo más grande, avanzado y tecnológico que iba a tratar de destacarse entre una competencia cada vez más importante. Para conocer sus posibilidades, analizábamos el modelo francés desde todos los puntos de vista y lo comparábamos con sus rivales.

La poderosa industria automovilística alemana también guardaba secretos que esta semana Motor16 se encargaba de desvelar. Los nuevos proyectos de Mercedes con el imponente Clase S y de BMW del que desvelábamos la nueva generación de la Serie 3 como principal estrella ocupaban un lugar predominante

en las páginas de la revista de esta semana de 1990.

También se analizaba más al detalle un problema que habíamos detectado en un número anterior; la saturación de las líneas de teléfonos móviles para coche que hacía muy complicadas las comunicaciones en grandes ciudades, como podían ser Madrid

Nº 344

26 MAYO 1990

La portada



Además del gran espacio que se llevaba el Renault Clio en nuestra portada, en ella se podía ver la comparativa entre el Peugeot 605, BMW 520 y Mercedes 200 y los secretos de Mercedes. Sin olvidar la encuesta sobre el VW Polo.

Jeep, el Cherokee y el genuino Wrangler.

Y otra prueba, en este caso realizada por miles de usuarios era el análisis del Volkswagen Polo, el utilitario fabricado en Pamplona, del que sus conductores, muy contentos con él, destacaban su robustez, con un lema que daba pie a titular el reportaje: 'Fiable, seguro... alemán'.

En el deporte, un reportaje sobre las carreras de camiones, una espectacular disciplina que hoy sigue siendo de las más seguidas. Y del Mundial de Motos, destacar la racha victoriosa de Jorge Martínez Aspar, que conseguía el triunfo en el Gran Premio de Italia de Motociclismo.

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



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault ESPACE

Tu tiempo te pertenece




Disfruta la agilidad y la seguridad de conducción con el sistema de cuatro ruedas directrices **4Control**[®].



barcelona
world race

Gama Nuevo Renault Espace: consumo mixto (l/100km) desde 4,4 hasta 6,2. Emisiones CO₂ (g/km) desde 116 hasta 140.

Renault recomienda 

  renault.es