

1,30 € Sale los martes

Motor 16

LO ÚLTIMO
NUEVO BMW SERIE 7



24 Horas de Le Mans:
17 años después, Porsche
vuelve a ganar



Nº 1.647
Del 16 al 22 de junio
de 2015

**PROBAMOS
'LO MÁS'**
Civic Type R
El Honda **Al volante**
más deportivo



Al volante

Ibiza, el Seat
más vendido



Al volante Karl
El Opel más barato



Gama eléctrica de VW



Golf GTE, e-up!, e-Golf
Enchúfate a
la deportividad

El Skyactiv hace milagros



Diésel,
3,95
l/100 km

Gasolina,
4,38
l/100 km

Prueba de consumo en
carretera con el **Mazda6**

Renault KADJAR

Disfruta de la carretera, aunque no estés en ella.




Atrévete a vivir


Renault Kadjar con sistema de control de adherencia Extended Grip. Explora sin límites.



barcelona
world race

Gama Renault Kadjar: consumo mixto (l/100km) desde 3,8 hasta 5,8. Emisiones CO₂ (g/km) desde 99 hasta 130.

Renault recomienda 

 YouTube renault.es

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

No funciona nada

Después de seis carreras, el desastre de la escudería McLaren no parece tener fin. En frío los pilotos piden paciencia, pero en caliente las chispas están a punto de saltar

Perdonen que me ponga un poco desagradable y caustico, pero cada vez soporto menos el mamoneo deportivo-benéfico de la escudería McLaren-Honda y su piloto estrella, Fernando Alonso. Es inadmisibile que después de cuatro meses desde que el MP-40 pisara oficialmente el asfalto del Circuito de Jerez y, tras seis pruebas con sus jornadas de entrenamiento y clasificaciones, el coche siga pareciendo una calamidad. A día de hoy, a este monoplaza creado por dos gigantes del automovilismo mundial, le falta lo esencial para poder competir en la Fórmula 1. El motor carece de la potencia necesaria, el chasis no tiene nada de extraordinario, la fiabilidad es insuficiente y la aerodinámica está por evolucionar. Así siguen pasando días, semanas, meses y las prometidas mejoras que esta escudería, la segunda en importancia de la historia de la Fórmula 1, nunca terminan de llegar. Da la impresión de que junto a una pérdida de rumbo, surgen las improvisaciones en nuevas piezas y soluciones que den con la tecla.

De hecho, Alonso empieza a ser menos piloto de competición y más un técnico probador dedicado a localizar las diferentes goteras del coche. En el último Gran Premio celebrado en Canadá, él y su compañero Jenson Button estrenaron motores una vez más, pese a lo cual y cuando rodaban a la cola del pelotón, tuvieron que retirarse por problemas en los tubos de escape. De ahí que las contestaciones en caliente de Alonso puedan ser cada vez más frecuentes y desabridas. El «no funciona nada» o «no quiero pilotar como un amateur» que el asturiano dedicó a sus ingenieros cuando le pidieron que ahorrase gasolina, tiene toda la pinta de ser el principio de una confrontación que ya veremos dónde para. Es verdad que en frío pide paciencia, a pesar de los argumentos vacíos de la escudería. Él mejor que nadie conoce las entretelas de este desafío supermillonario que tanto para los aficionados como para alguno de los socios empieza a tener un tufillo repelente.

visto en internet

ENCHÚFATE A LA NUEVA DEPORTIVIDAD DE VW

¿Piensas que los eléctricos son aburridos? Volkswagen y Motor16 te harán cambiar de opinión. La gama de eléctricos de Volkswagen, e-up! e-Golf y Golf GTE te demostrarán que se puede ser eficiente y ecológico sin por eso dejar de ser divertido y deportivo.

Para convencerte te proponemos un concurso. Tú nos cuentas lo que sabes de los eléctricos e híbridos enchufables de Volkswagen y nosotros te invitamos a una jornada con los probadores de Motor16 en el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) donde podrás comprobar todo lo que son capaces de hacer el e-up!, el e-Golf y el Golf GTE.

Si quieres ser uno de los seis ganadores, entra en la dirección del recuadro, contesta unas preguntas, danos tus datos y según tus aciertos podrás convertirte en uno de los participantes en una jornada de pruebas en la que te enseñaremos a hacer eslalon, frenadas en seco y en mojado, aceleraciones, conducción deportiva, eficiente... etc para que veas las posibilidades de los Volkswagen más limpios y deportivos.

Un concurso que tendrá pruebas, retos, concursos, competiciones entre los partici-

pantes que nos servirán para elegir el ganador y los dos finalistas.

Y para ellos, habrá un premio especial. Los dos finalistas podrán disfrutar a su elección de un e-up!, un e-Golf o un Golf GTE durante un fin de semana para que puedan probar el coche en tráfico real y comprobar que todo lo que prometía en la jornada de pruebas del INTA lo cumple en el día a día.

Y al ganador, además de a probar el coche el fin de semana, le invitaremos a a dos noches de hotel, una cena y una comida incluidas para dos personas. Para disfrutar de la experiencia Think Blue de Volkswagen en toda su dimensión.

Para participar en este concurso entra en www.motor16.com/concurso-vw/



no te lo pierdas

LOS FUTUROS CARBURANTES BP

Desde hace años BP trabaja en el desarrollo de nuevos carburantes con los que mejorar la eficiencia, el cuidado de los motores y obtener el máximo rendimiento. Y el nuevo avance en este campo desarrollado por BP es la tecnología Active, con la que consigue recorrer 44 kilómetros más por repostaje en gasolina y 56 en diésel. Y todo ello, además, eliminando la suciedad del motor desde el primer repostaje y reduciendo las emisiones de CO₂. Unos datos sorprendentes que la petrolera quiere trasladar al público, para lo cual ha organizado una presentación en Madrid, en el parking del Estadio Santiago Bernabéu el 17 de junio entre las 12.00 y las 18.00. Allí, una presentación interactiva nos mostrará las bondades de esta nueva tecnología y nos explicará cómo influye el carburante en acabar con la suciedad de los motores y, por tanto, la duración y la fiabilidad del coche. Os invitamos a descubrir el 17 de junio el futuro de los carburantes con BP. Os dejará helados.



Síguenos en...



@motor16



/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6

AUDI Q5 ULTRA

Sólo gasta
4,9 l/100 km

La marca de los cuatro aros amplía su familia de versiones de máxima eficiencia con el Q5 2.0 TDI Ultra, que equipa el diésel de 150 CV y homologa un gasto de

4,9 l/100 km o emisiones de CO2 de 129 g/km.

EN PORTADA

8

BMW SERIE 7

A todo lujo

La sexta generación del lujoso Serie 7 de BMW llega para convertirse en el nuevo referente. Para ello se carga de tecnología a todos los niveles, desde su construcción ligera hasta lo último en asistentes de seguridad y 'gadgets' nunca antes vistos en un vehículo.



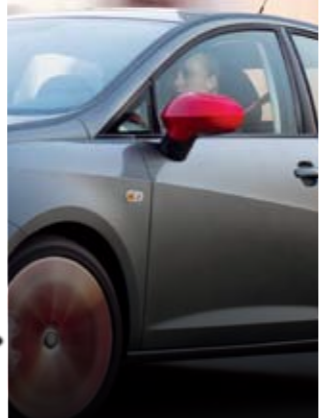
CUATRO RUEDAS

12

HONDA CIVIC TYPE R

Más poderoso que nunca

El segmento de los compactos de altas prestaciones está en plena forma, más aún cuando Honda lanza su ansiado Civic Type R. Llamado a liderar el segmento. Llega en septiembre pero ya hemos alucinado con los 310 CV del primer motor VTEC sobrealimentado en un Type R.



CUATRO RUEDAS

16

NUEVO SEAT IBIZA

Un salto de calidad

Seat actualiza el Ibiza con importantes novedades para consolidar su indiscutible liderazgo en el mercado español. Incorpora motorizaciones más eficientes, retoca el chasis, añade nuevos asistentes tecnológicos y aumenta su oferta en materia de personalización y conectividad.

14

OPEL KARL

Muy lógico

Con el Karl, un utilitario de cinco puertas que en España se venderá con cinco plazas de serie, Opel completa su moderna familia de modelos pequeños. Se trata de un utilitario económico que destaca por su agrado y sencillez, por el ajustado



consumo de su nuevo trícilindrico sin turbo y por un equipamiento con detalles muy actuales.

24

VW ELECTRICOS

La nueva deportividad

Volkswagen apuesta de forma decidida por la electromovilidad, con tres modelos, dos eléctricos puros y un híbrido enchufable que dan respuesta a todas las necesidades de un conductor tipo. El e-up!, el e-Golf y el Golf GTE inventan una nueva deportividad.



CUATRO RUEDAS

18

MAZDA6

El Skyactiv hace milagros

Motor16 ha viajado con los Mazda6. Un trayecto de 750 kilómetros entre Madrid y Tarifa al volante de dos atractivas versiones: el Sedán con motor de gasolina 2.0 SKYACTIV-G y el Wagon dotado del diésel 2.2 SKYACTIV-D. Cómodos, potentes, bien equipados y con un magnífico comportamiento han mostrado, además, un bajísimo consumo real, inferior incluso a la media anunciada.



DE CARRERAS

34

LEMANS

Porsche vuelve a ganar

La marca alemana, la más laureada en la historia de Le Mans volvió a ganar en la legendaria carrera de resistencia y, de paso, acabó con la hegemonía de Audi, gran dominadora en los últimos años de la carrera más dura del mundo.

40

FÓRMULA 1

Previo G. P. de Austria

Después de su paso por Canadá, la Fórmula 1 vuelve a Europa, donde

se va a jugar la parte trascendental del campeonato. La primera parada será en Austria, donde se espera que siga el 'paseo' de Mercedes.

43

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	12
La semana	30
A la última	32
De carreras	34
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	6
BMW	8
HONDA	12
MAZDA	18
OPEL	14
SEAT	16
VOLKSWAGEN	24

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

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 - mjbeneit@motor16.com

Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad:
publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:

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

28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial

Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.2471983

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



OPEL CABRIO CON EL NUEVO 2.0 CDTI 170

La marca de GM releva el diésel 2.0 CDTI de 165 CV usado hasta ahora en el Cabrio por el nuevo 2.0 CDTI de 170, que ya ofrecen Insignia y Zafira Tourer. Comparado con su antecesor, este nuevo cuatro cilindros rinde un 14 por ciento más de par, pues rinde 40,8 mkg de 1.750 a 2.500 rpm. Se asocia al cambio manual de seis marchas, gasta 4,9 l/100 km, tiene emisiones de 129 g/km y permite alcanzar 218 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 10,3 segundos.



▲ El 2.0 CDTI de 170 CV se empleaba ya en Insignia y Zafira Tourer.

Cuatro acabados desde 38.810 euros Audi Q5 2.0 TDI Ultra: consume sólo 4,9 l/100 km

La marca de los cuatro aros amplía su familia de versiones de máxima eficiencia con el Q5 2.0 TDI Ultra, que equipa el diésel de 150 CV y homologa un gasto de 4,9 l/100 km o emisiones de CO₂ de 129 g/km -5,2 litros y 135 gramos, respectivamente, si monta llantas de 19 pulgadas- gracias a la incorporación de diferentes medidas de ahorro, como ajustes específicos en el motor o neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Tiene tracción

delantera y cambio manual de seis marchas, alcanza una velocidad máxima de 192 km/h y acelera de 0 a 100 km/h. Su precio básico es de 38.760 euros, pero del Q5 2.0 TDI Ultra se ofrecen tres ediciones especiales con equipamiento extra: Advanced Edition -cuesta 38.810 euros y es la primera vez que este acabado se combina con un Q5 de tracción delantera-, Offroad y S Line Edition, estas dos con un precio de 40.370 euros.



Será desvelado el 18 de junio El primer pick-up de Renault debuta en Argentina

El Salón del Automóvil de Buenos Aires, que comienza el próximo 18 de junio, es el escenario elegido por Renault para presentar el Sport Utility Pick-up, primer vehículo de la marca del rombo en el segmento de los todoterreno pick-up y que recibe el código interno 'J-10'. Basado en el Dacia Duster, el nuevo modelo contará con una carrocería de doble cabina y cuatro puertas laterales, un interior configurado para cinco plazas y una considerable capacidad de carga en su caja posterior.

Esa escueta información, y las dos imágenes que ilustran la noticia, es lo único avanzado por la firma francesa en torno al vehículo, aunque la 'pista' del Duster permite vaticinar que tendrá versiones con tracción 4x2 y 4x4, o que usará el diésel 1.5 dCi como mecánica principal.



Fe de errores

Dicen que equivocarse es humano, y en los últimos dos números se nos deslizaron algunos errores que dejan clara nuestra tremenda humanidad...

PEUGEOT 208. En el 'Al volante' del Peugeot 208 publicado en el nº 1.645 la ficha técnica trastocó las cifras de potencia de toda la gama, aunque el nombre de las distintas versiones incluía el número de caballos exacto. Por si quedaron dudas, el 208 se ofrece con mecánicas de gasolina de 68, 82, 110, 165 y 208 CV, y diésel HDi de 75, 100 y 120 CV. No obstante, todos los demás datos, e incluso el régimen de giro al que se logra la potencia máxima, eran correctos.

HYUNDAI I20 COUPÉ. También en el nº 1.645 decíamos en la ficha técnica de la 'Prueba' del Hyundai I20 Coupé 1.4 CRDi que el motor va

en posición delantera longitudinal. Como es lógico, va delante, pero en posición transversal.

PEUGEOT 308 GT. Ya en el nº 1.646, la 'Prueba' del Peugeot 308 GT con motor 1.6 THP 205 contenía otro gazapo, pues aunque el texto explicaba con acierto que el gasto



medio real había sido de 8,5 l/100 km, en la ficha técnica aparecía 5,7 l/100 km. Y más abajo se hablaba de una autonomía media de 8,5 cuando, en realidad, debía poner 573 kilómetros. Lo sentimos.



NUEVO FORD C-MAX



Un coche inteligente y con estilo con toda la tecnología y el espacio que necesita tu familia. Y el osito también.
ford.es

14.390€ o 150€/mes
Entrada 3.785€. Cuota Final 7.234,50€. 37 meses.

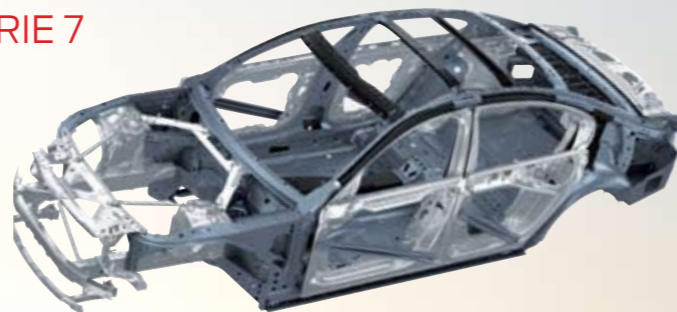


Go Further

Gama Ford C-MAX, consumo medio combinado de 4,1 a 8,2 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 154 g/km.
Nuevo Ford C-MAX Compact Trend+ 1.6 Ti-VTC 85CV (kW 63) con Clima automático + Consola con reposabrazos, Llantas de 16" y Luces LED diurnas. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. promocional, Apert. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit Classic", con permanencia mín. 24 meses. Precio F. 14.389,50€. Entrada 3.785€. Importe total del crédito 10.604,50€. 36 cuotas de 150€/mes. Cuota Final 7.234,50€. Com. Apert. 360,55€. TIN 7,35%. TAE 9,20%. Importe total adeudado 16.780,05€. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.

Si quieres saber más del BMW Serie 7 entra en...
www.m16.in/1888

► Carbon Core. Así se llama su estructura, que combina polímeros reforzados con carbono, aluminio y acero. Ahorra hasta 130 kilos frente a su antecesor.



▲▼ La calidad y los materiales se han mimado al máximo. La personalización también. Su pantalla central es de 8,8 pulgadas y en opción se ofrece una de 12,3 por primera vez con control gestual. El mando iDrive estrena una parte táctil que mejora su funcionalidad y desde el Driving Experience Control podemos seleccionar el nuevo programa Adaptive. Hay cargador de móvil inalámbrico e incluso apoyacodos calefactados.



Un siete magnífico

Esta es la sexta generación del lujoso Serie 7 de BMW, que llega para convertirse en el nuevo referente. Para ello se carga de tecnología a todos los niveles, desde su construcción ligera hasta lo último en asistentes de seguridad y 'gadgets' nunca antes vistos en un vehículo.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 1977 se pone a la venta el primer BMW Serie 7. Mucho ha llovido y mucho ha cambiado desde entonces, y lo que tenemos aquí es su sexta generación, que impone con la tecnología que estrena.

Diseño elegante, aunque BMW ofrece su paquete M para los más atrevidos, y también permite elegir entre llantas de 17 a 21 pulgadas, infinidad de colores... El 'sumum' sigue patente en las creaciones BMW Individual. Y como es habitual en este segmento se ofrecen dos longitudes, cuyas distancias entre ejes son de 3.070 y 3.210 milímetros.

Esta última es una auténtica limusina que ofrece el máximo espacio y refinamiento que puedas imaginar. Detrás se puede equipar con los asientos Executive Lounge con climatización –incluso los reposacodos son calefactados–, función masaje, regulación eléctrica... Viajar detrás será todo un placer que se intensifica si optamos por su techo panorámico Sky Lounge o el sistema de sonido Bowers & Wilkins con 1.400 vatios de

potencia. Pero conducirlo será toda una experiencia para los sentidos. Calidad y artesanía son calificativos para definir su interior, que rebosa tecnología en forma de pantallas con control gestual, nuevo mando iDrive con una zona táctil y todo lo que tu mente pueda imaginar.

Su nuevo chasis apuesta por la ligereza, apartado donde BMW saca a relucir la tecnología utilizada en los i8. El chasis Carbon Core mezcla carbono, alu-

minio y acero para ahorrar hasta 130 kilos respecto a su antecesor, ligeramente más corto. Y todo ello se sustenta sobre una nueva suspensión neumática, cuyo objetivo es aislarnos de la carretera sin perder el 'feeling' con el vehículo. Para ello, desde el mando Driving Experience Control podremos seleccionar los conocidos modos Comfort, Comfort+, Sport y Eco Pro, máxima expresión de



▲ De serie hay cinco colores de tapizado en cuero. La configuración trasera Executive Lounge suma asientos con 24 tipos de masajes.



► Hay dos longitudes: 5,10 y 5,24 metros. El Cx de los 740i es de sólo 0,24, récord en el segmento. Hay infinidad de colores, llantas...



ILUMINACIÓN DE SERIE OFRECE FAROS FULL LED, PERO PUEDE CONTAR CON LA TECNOLOGÍA LÁSER DEL i8 CON UN ALCANCE DE 600 METROS





COMO EL I8 SU LLAVE NOS PERMITE ESTAR CONECTADOS AL SERIE 7



◀ Su nueva llave inteligente permite realizar operaciones de aparcamiento en batería desde el exterior. Hay que dejarlo enfrentado al hueco y recorre un máximo de 1,5 veces la longitud del Serie 7. Comodidad en espacios estrechos.

y su batería permite una autonomía en eléctrico de hasta 40 kilómetros.

En tecnología no faltan faros láser, Head-Up-Display, visión nocturna, cámara 360 grados y un sinfín de asistentes a la conducción, como sensores de ángulo muerto, frenada de emergencia en ciudad, aviso de salida de la vía...

▼ El 740e combina un motor eléctrico con un 2.0 TwinPower Turbo y ofrece 326 CV. Este híbrido enchufable gasta 2,1 l/100 km y puede recorrer hasta 40 kilómetros en modo eléctrico.



▲ Entre sus opciones se encuentra el paquete M, que suma paragolpes deportivos, llantas de 19 pulgadas, pinzas de freno en negro mate... Por dentro añade otros detalles exclusivos.

eficiencia, donde el 'Start/Stop' y la navegación a vela están presentes para que sus propulsores gasten lo mínimo. Pero también estrena el modo Adaptive donde el propio vehículo reconoce el entorno, ya que incluso su cambio Steptronic de 8 marchas –de serie en todos– cambia de marcha en función de los parámetros que recibe del navegador.

Novedad en los Serie 7 es la dirección integral, que también actúa sobre su eje trasero y mejora su radio de giro, pero también su comportamiento dinámico.

En un principio tres motores impulsarán al Serie 7, todos ellos con tecnología TwinPower Turbo y con posibilidad de contar con tracción total xDrive –de serie para los 750i–.

Cualquiera ofrece prestaciones asombrosas y consumos muy ajustados para la envergadura de este sedán de lujo. Sin embargo la mayor eficiencia vendrá de la mano del 740e, un híbrido enchufable que apuesta por vez primera por un motor de cuatro cilindros en un Serie 7. También ofrece opción a tracción xDrive



FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	740i	740Li	750i xDRIVE	750Li xDRIVE	730d	730Ld	730d xDRIVE	730Ld xDRIVE
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea	8, en V	8, en V	6, en línea	6, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.998	2.998	4.395	4.395	2.993	2.993	2.993	2.993
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	326/5.500-6.500	326/5.500-6.500	450/5.500-6.000	450/5.500-6.000	265/4.000	265/4.000	265/4.000	265/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	45,9/1.380-5.000	45,9/1.380-5.000	66,3/1.800-4.500	66,3/1.800-4.500	63,2/2.000-2.500	63,2/2.000-2.500	63,2/2.000-2.500	63,2/2.000-2.500
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	225/60 R17	225/60 R17	245/50 R18	245/50 R18	225/60 R17	225/60 R17	225/60 R17	225/60 R17
Peso (kg)	1.800	1.845	1.945	1.990	1.830	1.870	1.900	1.945
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.098/1.902/1.478	5.238/1.902/1.485	5.098/1.902/1.478	5.238/1.902/1.485	5.098/1.902/1.478	5.238/1.902/1.485	5.098/1.902/1.478	5.238/1.902/1.485
Capacidad del depósito (l)	78	78	78	78	78	78	78	78
Volumen del maletero (l)	515	515	515	515	515	515	515	515
De 0 a 100 km/h (s)	5,5	5,6	4,4	4,5	6,1	6,2	5,8	5,9
Velocidad máxima (km/h)	250	250	250	250	250	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	6,6	8,1	8,3	4,5	4,6	4,8	4,8

¿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.



El segmento de los compactos de altas prestaciones está en plena forma, más aún cuando Honda lanza su ansiado Civic Type R, que está llamado a liderar el segmento. Llega en septiembre pero ya hemos alucinado con los 310 CV del primer motor VTEC sobrealimentado en un Type R.

El nuevo jefe

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Type R, una denominación que lleva 'dando guerra' desde que en 1992 la estrenara el Honda NSX. Desde esa fecha, la deportividad de la firma nipona viene avalada por la emblemática 'H' roja que ahora luce la tercera generación del Civic Type R que ha llegado a España —el primero apareció en 2001 y el segundo en 2007—.

Estará en los concesionarios en septiembre desde 34.500 euros, y se ofrece una versión GT con detalles estéticos rojos y más equipamiento por 37.000 euros.

Pero vamos a lo que realmente importa y que convierte a este Civic Type R en el nuevo rey de la manada de los compactos extremos: la tecnología que esconde, o mejor dicho, que luce.

Estéticamente impone con el generoso alerón trasero, sus apéndices aerodinámicos, sus llantas de 19 pulgadas o las diferentes tomas de refrigeración. Según Honda todo tiene un motivo, nada es superfluo y ayudan desde a refrigerar los frenos, hasta adherir sus 1.457 kilos al asfalto cuando 'volamos' a 270 km/h; olvídate de limitador. Nos invitan al circuito Slo-

vakia Ring, y salimos al 'ruedo', aunque antes nos acomodamos en sus deportivos asientos. Todo queda a mano, pero al mirar por el retrovisor vemos que no hay cinturón central ni reposacabezas... El Civic Type R es un cuatro plazas.

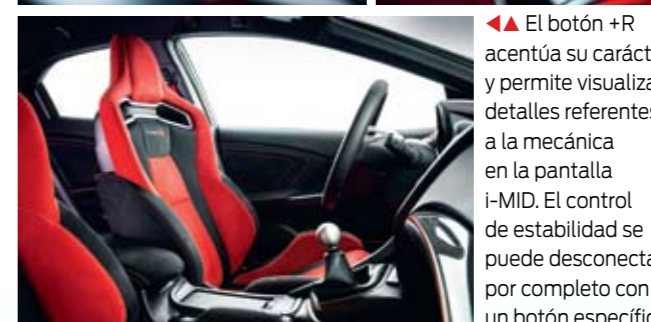
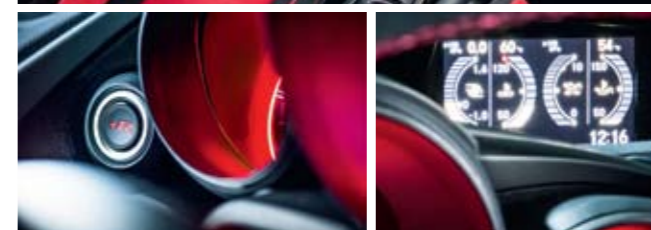
Mientras nos familiarizamos con el trazado, nos deleitamos con su propulsor, una verdadera joya con dos litros, cuatro cilindros, inyección directa, distribución variable, sistema VTEC... Y por vez primera en un Type R, con un turbo que eleva la potencia hasta los 310 CV. Se combina con una transmisión manual de 6 velocidades,

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 VTEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.996
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima (CV)/rpm	310/6.500
Par máximo (mkg)/rpm	40,8/2500-4500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Dis. vent. 350 mm
Frenos traseros	Discos 296 mm
Neumáticos	235/35 R19
Peso (kg)	1.457
Long/Anch/Alt (mm)	4.390/1.878/1.466
Capacidad del depósito (l)	50
Volumen del maletero (l)	498/1.214
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máxima (km/h)	270
Consumo mixto (l/100 km)	7,3

des, que presenta un recorrido de palanca de sólo 40 milímetros. Es una verdadera delicia insertar marchas cuando unos led frente a nosotros comienzan a parpadear. En ese momento su corazón gira a 6.500 rpm, y estira algo más, aunque no llega a las 8.000 rpm de su antecesor, al que este VTEC Turbo dobla en par —40,8 mkg por 19,7 mkg del atmosférico—. Todo esto sucede a velocidad de vértigo y escuchando una válvula de descarga del turbo, que es eléctrica y que al quitar gas, suena como al abrir una Coca-Cola.

La dirección es muy directa —2,3 vueltas entre topes, pero radio de giro de 11,8 metros—, sus frenos Brembo, potentes, y el diferencial Torsen evita las pérdidas de tracción a la salida de las curvas. Este elemento es vital cuando se transmiten



El botón +R acentúa su carácter y permite visualizar detalles referentes a la mecánica en la pantalla i-MID. El control de estabilidad se puede desconectar por completo con un botón específico.

310 CV al eje delantero, donde hay unas gomas Continental en medida 235/35 R19. Las suspensiones controladas de forma eléctrica trabajan de maravilla, a pesar de mantener

un eje trasero con barra de torsión. Y todavía no hemos activado el modo +R, un botón ubicado donde en otros Civic está el botón ECO. Al pulsarlo se transforma... La instrumen-

El interior rezuma deportividad. Volante, pomo, asientos... Todo es específico para él. Su cambio tiene el mismo recorrido que el del Honda NSX Type R: 40 milímetros.



tación se torna roja, aparecen indicadores de la presión del turbo, aceite, diferentes temperaturas, cronómetro, medidor de fuerza G... También la suspensión se endurece un 30% y la dirección es más directa. Comienza el festival de trazadas, aceleraciones, frenadas, y comenzamos a crear el tiempo de 7:50,63 minutos marcado en Nürburgring con un modelo de preproducción.

Fuera del circuito es demasiado seco, poco discreto, y a velocidad constante genera más ruido del deseado (desarrollos cortos). Si bien su consumo no es desproporcionado y tiene 'Start/Stop'.

Que tiemblen sus rivales, pues este Civic Type R está destinado a convertirse en leyenda, también en Nürburgring.



PRECIO DESDE **34.500 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: **170 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **9,75 %**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Prestaciones. Mecánica. Comportamiento. Amplitud. Calidad. Tecnología. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

Sólo cinco puertas y cuatro plazas. Aislamiento acústico. Radio de giro. Discreción.





SÓLO UN MOTOR EL KARL ESTRENA EL NUEVO TRICILÍNDRICO 1.0 SIN TURBO, QUE DA 75 CV Y DESTACA POR SU PROGRESIVIDAD Y AGRADO

Con el Karl, un utilitario de cinco puertas que en España se venderá con cinco plazas de serie, Opel completa su moderna familia de modelos pequeños. Se trata de un utilitario económico –menos de 9.000 euros maximizando descuentos– que destaca por su agrado y sencillez, por el ajustado consumo de su nuevo tricilíndrico sin turbo y por un equipamiento con detalles muy actuales.



Si quieres saber más del Opel Karl entra en...
www.m16.in/1883

Un joven de lo más sensato

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Tras el Adam llegó el nuevo Corsa, y la marca alemana reforzó posteriormente ambas gamas con versiones 'de nicho' como Adam Rocks, Adam S o Corsa OPC. Pero en la estrategia de renovación de sus coches pequeños faltaba aún el producto económico y práctico que llenase el hueco dejado por el Agila, y ese utilitario asequible, escalón de entrada a la familia Opel, llega ahora bajo la denominación Karl, en homenaje a uno de los cinco hijos del fundador de la compañía.

La marca ha partido de una hoja en blanco a todos los niveles, pues hasta la plataforma es nueva. Sobre ella se asienta una carrocería de cinco puertas y 368 centímetros de largo –el Adam mide 370, y 402 el Cor-

sa– que en algunos mercados se ofrecerá con cuatro o cinco plazas, pero que a nuestro país vendrá sólo con el máximo aforo. La idea es simplificar la oferta todo lo posible, y eso se ve en otro detalle: mientras que en

otros países podrá elegirse entre tres acabados, en España se ha optado por unir exclusivamente el Karl al nivel Selective, aunque reforzado con ciertos elementos. De ahí que el equipo de serie sea extenso: esta-

bilizador ESP con control de tracción, asistente de arranque en rampa, ocho airbag, aire acondicionado, dirección asistida eléctrica con modo City –un 'gadget' innecesario a nuestro juicio, pues ya es suave en condiciones normales–, regulador/limitador de velocidad, anclajes Isofix traseros para dos sillitas, ordenador de viaje, volante con mandos de audio y ajuste vertical –no horizontal–, sensor de presión de neumáticos, asiento del conductor con reglaje de altura, retrovisores y elevalunas delanteros de mando eléctrico, respaldo trasero 60:40, radio con bluetooth... Muy completo para un coche que cuesta 10.910 euros, y que con PIVE, promoción de lanzamiento y descuento por financiación bajará de los 9.000 euros.

Además, hay opciones interesantes con cierta inspiración 'premium', como el techo panorámico eléctrico –600 euros–, el Pack Invierno –volante de cuero y calefacción en butacas delanteras y volante–, el Pack Selective Plus –llantas de aleación con neumáticos 195/45 R16, una alerta por cambio involuntario de carril que debería avisar con más 'ganar' y faros

PRECIO	10.910 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 104 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Cinco puertas y cinco plazas. Maletero. Motor eficaz. Equipo de serie y opcional. Cambio suave.	Depósito pequeño. Sin Stop/Start aún. Gama mínima: un motor y un acabado. Funcionalidad.



▲ Acabado correcto, aunque sin plásticos mullidos en ninguna zona. A la izquierda del volante, poco a la vista, va la rueda de luces y otros mandos. De serie viene la pantalla a color, pero no hay navegador salvo que bajemos 'apps' en el smartphone.



◀▶ Maletero de 215 litros con las cinco plazas en uso. Y si abatimos por completo el respaldo –con división 60:40– y la banqueta trasera, el volumen de carga rebasa el metro cúbico.

antiniebla con luz de giro– o el sensor de parking trasero.

El agrado de uso es la nota general, pues el motor es suave y empuja con voluntad y progresividad, aunque si apuramos marchas –el cambio es muy suave– la nueva mecánica Ecotec 1.0 atmosférica emite el característico sonido de las mecánicas tricilíndricas. En cualquier caso, los 75 CV mueven bien un conjunto que, conductor incluido, se queda en 939 kilos. De hecho, parece haber sitio para una versión aún me-

nos enérgica dirigida a los más urbanitas. Y al agrado contribuye también un interior moderno y de buen acabado, aunque nosotros reubicaríamos algún mando, como la rueda de luces y los botones de su entorno. Los asientos delanteros son cómodos, y detrás van razonablemente bien dos adultos o tres chavales. Lástima que el capítulo funcional tenga sombras, como la ausencia de bolsas en las puertas traseras y de revisteros en los respaldos, o de iluminación en guantera y parasoles.



◀ Un sólo motor para reducir costes. Y los 75 CV mueven bien un conjunto muy ligero.

El Karl no comparte plataforma con Adam y Corsa, sino que estrena una nueva, la misma que Chevrolet usará muy pronto en la siguiente generación del Spark.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOTEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada (cc.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	75 CV/6.500
Par máximo/rpm	9,7 mkg/4.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Tambores
Neumáticos	165/65 R14
Peso orden de marcha (kg)	939
Long/Anch/Alt (mm)	3675/1698/1476
Capacidad del depósito (l)	32
Volumen del maletero (l)	215 / 1.013
De 0 a 100 km/h (s)	13,9
Velocidad máx.a (km/h)	170
Consumo mixto (l/100 km)	4,5



Salto cualitativo



Seat actualiza el Ibiza con importantes novedades para consolidar su indiscutible liderazgo. Incorpora motorizaciones más eficientes, retoca el chasis, añade nuevos asistentes tecnológicos y aumenta su oferta en materia de personalización y conectividad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Seat Ibiza se actualiza. Y lo hace porque toca, ya que esta generación protagoniza el 'paso del ecuador' hasta que llegue el nuevo modelo, posiblemente en 2017. El modelo español, líder indiscutible de su segmento, toma posiciones con nuevos argumentos que le hacen más competitivo, muchas mejoras en muchos frentes, pero no se puede hablar de un nuevo modelo como tal. Las mejoras salpican a las tres carrocerías: cinco puertas, SC (tres puertas) y ST (familiar).

El primer aspecto a destacar son los detalles estéticos y de personalización. A los nuevos colores exteriores, añade faros con luces diurnas LED y estrena diseño de llantas. Más llamativos son los cambios en el interior, donde presenta un nuevo salpicadero rematado con mayor calidad, con material acolchado y una pantalla

táctil de 6,5 pulgadas, la misma que monta el León. Y no pasa nada en este sentido porque en Seat tienen muy claro que el éxito del León se tiene que exportar al resto de la gama en todos los sentidos. Y se hará...

Dicho esto, el Ibiza mantiene la habitabilidad, apuesta por nuevos tapizados y revestimientos de puertas pero, sobre todo, da prioridad

► El nuevo Ibiza llega en julio y el precio arranca 12.740 euros en el SC, 13.290 en el cinco puertas y 14.040 euros en el ST.

a la conectividad. El salto nos lleva a sistemas como el MirrорLink, por el que podemos utilizar las aplicaciones de



nuestro smartphone con total comodidad y seguridad en la mencionada pantalla táctil. Más avanzado y completo, el sistema Full Link proporciona la máxima conectividad, como si estuviéramos en casa pero desde el coche.

El Seat Ibiza es más avanzado, pero también más eficiente. En su gama de motorizaciones toman mayor protagonismo los bloques de tres cilindros, que hacen 'pleno' en diésel. El 1.4 TDI ofrece 75, 90 y 105 caballos, respectivamente, firmando la versión más modesta 3,4 litros de consumo medio.

En gasolina la oferta contempla un 1.0 también tri-



MÁS CALIDAD EL SALPICADERO ES COMPLETAMENTE NUEVO, GOZA DE MAYOR CALIDAD E INCORPORA UNA PANTALLA TÁCTIL. ADEMÁS SE HA PUESTO A LA ÚLTIMA EN CONECTIVIDAD



► La oferta de personalización se ha incrementado de una manera espectacular en las tres carrocerías.



Si quieres saber más del Seat Ibiza entra en... www.m16.in/1881

cilíndrico que ofrece 75 CV en el caso de ser atmosférico, y 95 y 110 CV si está turboalimentado. Entre medias se sitúa el conocido 1.2 TSI, que ahora firma 90 CV, y en lo más alto (hasta la llegada del Cupra) se encuentra el 1.4 TSI, que aumenta la potencia hasta los 150 CV y mantiene

el sistema de desconexión automática de cilindros (ACT) Este último llegará a la vuelta del verano.

Todos los propulsores cumplen con la norma Euro 6, y tanto el TSI de 110 CV como el TDI de 90 se pueden asociar también al cambio DSG de siete relaciones.

El talante dinámico del Ibiza es una de sus bazas y se ve reforzado ahora con la incorporación de una dirección electromecánica más directa. El tarado de la suspensión, sin embargo, es algo más suave para incrementar el confort e incorpora el Seat Drive Profile (sólo con el acabado FR), que

permite regular la suspensión y la dirección en modo 'comfort' o 'sport'.

Por último, el Ibiza incorpora nuevos asistentes, como el de fatiga de conductor, freno multicollisión o una cámara de visión trasera.

El nuevo Seat Ibiza llegará en julio.

FICHA TÉCNICA 5P

MOTOR	1.0 75 CV	1.2 TSI 90	1.0 EcoTSI 95	1.0 EcoTSI 110	1.4 ACT 150	1.4 TDI 75	1.4 TDI 90	1.4 TDI 105
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.197	999	999	1.395	1.422	1.422	1.422
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	75/6.200	90/4.400-5.400	95/5.000-5.500	110/5.000-5.500	150/5.000-6.000	75/3.500	90/3.500	105/3.500
Par máximo (mkg)/rpm	9,7/3.000-4.300	16,3/1.400-3.500	16,3/1.500-3.500	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	21,4/1.750-2.000	23,5/1.750-2.500	23,5/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual 6 o aut. 7	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual 5 o aut. 7	Manual 5 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Tambores	Discos	Discos	Discos	Discos	Tambores	Discos	Discos
Neumáticos	185/60 R15	185/60 R15	185/60 R15	185/60 R15	215/45 R16	185/60 R15	185/60 R15	185/60 R15
Peso (kg)	1.049	1.089	1.095	1.109	1.143	1.155	1.155	1.161
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445	4.061/1.693/1.445
Capacidad del depósito (l)	45	45	45	45	45	45	45	45
Volumen del maletero (l)	292	292	292	292	292	292	292	292
De 0 a 100 km/h (s)	14,3	10,7	10,4	9,2 (Aut. 9,3)	7,6	13,0	10,9	9,9
Velocidad máxima km/h	172	184	187	197	220	173	182	192
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,9	4,2	4,3 (Aut. 4,4)	4,8	3,4	3,6 (Aut. 3,7)	3,6



SKYACTIV ES EL CONJUNTO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS RESPONSABLES DE QUE LOS MAZDA6 SEAN EFICIENTES Y MUY DINÁMICOS

Mazda6

Ahorrar es lo suyo

Motor16 ha viajado con los Mazda6. Un trayecto de 750 kilómetros entre Madrid y Tarifa, en el extremo meridional de la Península Ibérica, al volante de dos atractivas versiones: el Sedán con motor de gasolina 2.0 SKYACTIV-G y el Wagon dotado del diésel 2.2 SKYACTIV-D. Cómodos, potentes, bien equipados y con un magnífico comportamiento, aunque si tuviésemos que destacar una virtud, nos decantaríamos por el bajísimo consumo real, inferior incluso a la media anunciada.

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



4,38
l/100km

El Mazda6 Sedán con motor 2.0 SKYACTIV-G de 145 CV homologa un gasto medio de 5,5 l/100 km, y de 4,6 en ciclo extraurbano; pero en el test con tráfico real mejoró ese valor. Impresionante.

3,95
l/100km

También soberbio fue el promedio del Mazda6 Wagon con motor diésel 2.2 SKYACTIV-D de 150 CV, pues bajó de los cuatro litros reales en el viaje de Madrid a Tarifa. La media oficial es de 4,2 l/100 km, y de 3,8 en carretera.

El 95 por ciento de los coches que se venden actualmente en el mundo equipan motor diésel o de gasolina, y sólo el 5 por ciento restante emplea –como mecánica principal o de apoyo– un propulsor de otro tipo, animado por gas, hidrógeno o electricidad, por ejemplo. Las previsiones de Mazda para el

año 2020 apuntan, de hecho, a que los vehículos de mecánica ‘convencional’ seguirán representando un 90 por ciento de las matriculaciones, y es por eso que la marca japonesa, al tiempo que investiga nuevas fuentes de energía aplicadas al automóvil, continúa evolucionando la tecnología de los

motores de combustión, donde aún quedaba camino por recorrer. De hecho, podemos entender su Tecnología SKYACTIV como una verdadera reformulación de conceptos ya conocidos, lo que afecta tanto a los motores como al resto del vehículo: chasis, carrocería, transmisión... Mazda entien-

de sus nuevos modelos como un conjunto en el que todos los sistemas están interrelacionados y donde todo es optimizable, y el objetivo principal de SKYACTIV es lograr los niveles de consumo de combustible y de emisiones más bajos, pero sin renunciar al rendimiento o al dinamismo, que también son

señas de identidad en la firma de Hiroshima. Y el Mazda6 es un ejemplo perfecto de ese concepto, pues combina la capacidad de respuesta de un coche deportivo con el confort de una berlina de primera clase.

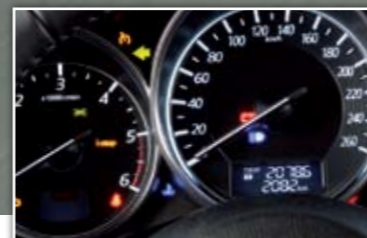
La Tecnología SKYACTIV está detrás, sin duda, de los es-

pectaculares registros obtenidos en la prueba de consumo en carretera abierta realizada por Motor16. Inicialmente pensamos en llevarla a cabo con una unidad, pero después nos preguntamos: ¿por qué no hacerlo con un Sedán y un Wagon, y que cada uno equipara un motor diferente? La idea prosperó, y el resultado es esta ruta Madrid-Tarifa realizada en mayo con el Mazda6 Sedán 2.0 SKYACTIV-G de 145

▶ El i-STOP, que corta el ralentí al detenernos, arranca más deprisa y logra ahorrar más gracias a nuevas técnicas de inyección directa y al posicionamiento optimizado de los pistones.



◀ Todo bajo control. Los Mazda6 ofrecen una completísima información sobre el consumo de combustible, que podemos analizar por tramos, y el funcionamiento de los diferentes sistemas de ahorro, como el i-ELOOP o el i-STOP.



Para cubrir la distancia que separa Madrid –al pie de estas líneas– de Tarifa –abajo– pueden elegirse varios itinerarios, y todos curiosamente rondan los 750 kilómetros. Escogimos el que sale por la Autovía de Toledo, conecta con la Autovía de los Viñedos, te dirige a Sevilla por la Autovía de Andalucía y desemboca en la costa tras pasar junto a Jerez de la Frontera.





VIENTO Y SOL PASA EL TIEMPO, PERO EL OBJETIVO NO VARÍA: APROVECHAR AL MÁXIMO LA ENERGÍA

Mazda6

TECNOLOGÍA SKYACTIV El 'secreto' mejor guardado

El objetivo de la Tecnología SKYACTIV es crear coches que no hagan concesiones entre el ahorro de combustible y el rendimiento. Los nuevos Mazda son eficientes y, a la vez, potentes, porque ofrecen motores con las mejores relaciones de compresión del mundo en modelos de producción masiva, junto con nuevos sistemas de transmisión y una construcción ligera que se traducen en una respuesta propia de los coches deportivos y un elevado confort.

AERODINÁMICA: Entre las soluciones SKYACTIV de alta eficiencia energética y mejora del dinamismo destaca este capítulo, donde el Mazda6 brilla: coeficiente Cx de 0,26 en el Sedán y de 0,28 en el Wagon.

CARROCERÍA: A más peso, mayor consumo y menor eficiencia, pero la aplicación de SKYACTIV a la carrocería logra un 30% más de rigidez y un 8% menos de peso usando acero de alta resistencia, más fuerte y ligero que el normal, y una eficaz geometría, que absorbe la energía en caso de impacto al aprovechar toda la estructura.

MOTOR. Había un objetivo: reducir un 15% el gasto y elevar un 15% el par, y se logró 'reformulando' el motor de combustión con la tecnología SKYACTIV, que usa altas relaciones de compresión y reduce un 30% la fricción interna.

CAJA DE CAMBIO: Tanto la transmisión manual SKYACTIV-MT de seis marchas como la automática SKYACTIV-Drive, que ahorra un 7% de combustible, son más rápidas y deportivas, pero también más compactas y ligeras, lo que favorece el diseño de las carrocerías.

CHASIS: Los logros aquí son la mayor agilidad y el aumento de la estabilidad mediante una dirección más rápida y una suspensión que equilibra eficacia y confort; pero también una reducción de peso del 14%, conseguida con la labor coordinada de los profesionales de carrocería y chasis que, por ejemplo, usan las áreas de la carrocería ya reforzadas para fijar la suspensión en vez de reforzar otras zonas sólo para ese fin.

i-ELOOP: En los coches convencionales, el motor convierte el combustible en energía para el movimiento; pero cuando desaceleramos, parte de esa energía se pierde. Sin embargo, el innovador sistema de frenado regenerativo i-ELOOP inventado por Mazda recupera, mediante un alternador que se activa al dejar de acelerar, la energía desperdiciada al convertir esa energía saliente en electricidad.



caballos y el Mazda6 con motor 2.2 SKYACTIV-D de 150 caballos, ambos dotados del cambio manual SKYACTIV-MT de seis marchas. Nuestro objetivo, comprobar hasta qué punto ese conjunto de soluciones tecnológicas se adapta al uso real. Y al uso real 'de verdad', con nuestras carreteras, nuestra particular orografía, nuestras temperaturas -Sevilla 'ardía' a 40 grados cuando atravesamos la ciudad del Guadalquivir- o nuestras condiciones de tráfico.

Y como referencias, unos datos homologados excepcio-

▶ Completo, ordenado, ergonómico y de gran calidad. El interior del Mazda6 es realmente acogedor, y el elevado nivel de confort se refuerza con una estupenda insonorización.



nales, pues el Mazda6 Sedán con motor de gasolina anuncia 5,5 l/100 km de media y 4,6 en ciclo extraurbano, mientras que el Mazda6 Wagon con mecánica diésel presume de 4,2

l/100 km de media y 3,8 en ciclo extraurbano. Recordemos que hablamos de modelos que miden más de 4,80 metros, y ya sólo acercarse a esos valores suponía un reto.

A la punta meridional de la Europa continental se puede ir desde Madrid por la Autovía de Andalucía A-4 o la Autovía de Extremadura A-5, pero imbuidos por la filosofía de Mazda de

buscar caminos alternativos -el mejor ejemplo puede que sea su motor wankel rotativo, con el que ganó las 24 Horas de Le Mans en 1991- pensamos en otro trayecto menos frecuente, pero incluso más lógico, saliendo de Madrid hacia Toledo, y desde allí, por la CM-42, hasta la localidad de Consuegra, famosa por sus molinos de viento y donde conectamos ya con la A-4 para poner rumbo a Andalucía: Córdoba, Sevilla, Jerez, por fin, Tarifa. Un total de 750 kilómetros -con velocidad media superior a 100 km/h- a los que poníamos fin en la estación

▲ Los 8 centímetros extra de distancia entre ejes del Mazda6 Sedán se traducen en un impresionante espacio para las piernas en las plazas traseras.

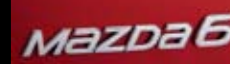
de servicio de esa ventosa localidad costera, donde el encargado del repostaje no salía de su asombro cuando le explicábamos que, después de nuestro test, la aguja del combustible

◀ Frente a nosotros, la comarca del Campo de Gibraltar, una de las zonas con mejor aprovechamiento de la energía eólica. Y más a la izquierda, la Plaza de la Encarnación de Sevilla. Durante nuestro viaje, las temperaturas fueron anormalmente altas para un mes de mayo, con registros próximos a los 40 grados; pero el uso intensivo de la climatización apenas elevó el consumo.





VIAJAR ES UN PLACER LOS MAZDA6 DEVORAN KILÓMETROS PERO 'RACIONAN' EL COMBUSTIBLE, PUES SE ADAPTAN BIEN AL TRÁFICO REAL



◀◀ Carretera y manta. Los Mazda6 presumen de maleteros que animan a afrontar viajes: de 480 litros en el Sedán y de 522, ampliable a 1.648, en el Wagon.

aún estaba lejos de la reserva en los dos coches.

Y era lógico que ninguno hubiese entrado en reserva, porque el consumo real, coincidente casi 'a la décima' con el indicado por los dos ordenadores de viaje, había sido bajísimo.

El Mazda6 2.2 SKYACTIV-D, por ejemplo, se había conformado con 3,95 l/100 km,

muy por debajo de los 4,2 litros de media oficial, que ya suponen un 20 por ciento de reducción. Las claves de este motor, que cumple la norma Euro6 sin necesidad de caros sistemas de tratamiento de los óxidos nitrosos, son una relación de compresión de 14,0 a 1, un turbocompresor de doble etapa que garantiza la respuesta óptima a cualquier régimen

—alcanza las 5.200 revoluciones por minuto—, la reducción del peso —25 kilos menos por su construcción en aluminio— y de las fricciones internas, o una mayor eficiencia cuando opera a baja temperatura —en los momentos posteriores al arranque— por su alimentación mediante inyectores piezoeléctricos de orificios múltiples.

Pero, en proporción, el va-

lor real medido a su 'hermano' con motor de gasolina resultó aún más sorprendente: 4,38 l/100 km. Recordemos que en ciclo extraurbano homologa 4,6 l/100 km, y eso dice mucho en favor de cómo se adapta al uso real este SKYACTIV-G, que lleva al extremo las posibilidades técnicas de una mecánica de combustión, pues también se beneficia de una re-

lación de compresión 14,0 a 1 e incorpora un sistema de escape 4-2-1 reservado hasta hace poco a vehículos de competición. El resultado, además de ese bajísimo consumo en el día a día, es una ganancia del 15 por ciento en el par motor, de modo que la respuesta a regí-

Objetivo logrado.

La jornada ha dado de sí, pues tras partir de Madrid a media mañana, comer en Córdoba y recorrer el centro de Sevilla aún queda tiempo para ver atardecer en la Playa de Valdevaqueros. Y ninguno de los Mazda6 ha entrado en reserva.

◀◀ El viento como fuente de energía, pero también como medio para el disfrute. Algo similar ocurre con la tecnología SKYACTIV, que asocia eficiencia a deportividad.



CONSEJOS DE AHORRO LA CONDUCCIÓN, OTRA CLAVE

- 1 PUESTA A PUNTO.** Una mecánica bien mantenida gasta menos por el adecuado estado de lubricante y filtros del motor. Y llevar la presión de neumáticos correcta ayuda a bajar unas décimas el consumo, además de mejorar la seguridad.
- 2 CLIMATIZACIÓN.** Si el calor aprieta, el vehículo gasta menos con el climatizador conectado que bajando las ventanillas. Y no hace falta programar temperaturas bajas: entre 20 y 23 grados es suficiente para lograr confort.
- 3 ANTICIPACIÓN.** Es el gran secreto de la conducción económica, pues permite una marcha fluida, sin acelerones ni frenazos. Si nos acercamos a desvíos, cruces o vehículos lentos bastará con dejar de acelerar, pues frenar en el último momento significa 'desaprovechar'

- parte de la aceleración previa y del combustible gastado. Y al acelerar para recuperar la velocidad de cruce deseada no es necesario hacerlo a toda prisa, sino progresivamente.
- 4 CRUCERO Y VELOCIDAD MEDIA.** No es lo mismo, y la mayor eficiencia se logra cuando la velocidad de cruce y la velocidad media son parecidas. Elegir horarios con poco tráfico ayuda, y en autopistas y autopistas viajar a sólo 110 km/h permite cubrir casi 110 kilómetros en una hora, que es un estúpido promedio.
 - 5 CAMBIO.** En un vehículo de cambio manual hay que usar siempre la marcha más larga posible, pero sin que el régimen del motor caiga tanto que debamos acelerar con mucha fuerza. Bajar una marcha para adelantar o afrontar fuertes repechos también ahorra.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SKYACTIV-G 145	2.2 SKYACTIV-D 145
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.191
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	145 CV / 6.000	150 CV / 4.500
Par máximo/rpm	21,4 mkg / 4.000	38,8 mkg / 1.800-2.600
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17
Peso en orden de marcha (kg)	1.375	1.485
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.865/1.840/1.450 (Sedán)	4.800/1.840/1.480 (Wagon)
Capacidad del depósito (l)	62	62
Volumen del maletero (l)	480 (Sedán)	522 / 1.648 (Wagon)
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	9,3
Velocidad máxima (km/h)	208	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	4,2

menes bajos y medios es generosa sin necesidad de recurrir a sobrealimentación.

Durante el viaje, no obstante, comprobamos que el motor es sólo una de las piezas de ese eficaz engranaje, y que el resto pone mucho de su parte cuando de ahorrar se trata. Juega un importante papel, por ejemplo, la eficaz aerodinámica, pues se aprecia cómo el Mazda6 avanza con una mínima resistencia del aire, lo que ayuda a minimizar el gasto aprovechando las suaves pendientes, donde es frecuente ver el indicador de consumo instantáneo marcando '0 l/100 km'.

Otro elemento que se muestra decisivo es el bajo peso. La Tecnología SKYACTIV implica una disminución de 100 kilos entre chasis y carrocería, factor determinante cuando

afrontamos repechos, de los que hay muchos en un país como el nuestro, considerado el segundo más montañoso de Europa. Menos kilos significa menos consumo, aunque la ligereza del Mazda6 aporta otras ventajas que tienen mucho que ver con el confort, la agilidad y la seguridad, y que complementan a la perfección un chasis SKYACTIV donde dirección y suspensión han sido optimizados para generar disfrute. La marca lo llama 'Jinba Ittai', la unidad perfecta entre caballo y jinete descrita en la cultura japonesa, y damos fe de que los Mazda6 'tienen de eso'. Porque si el gasto real de nuestros protagonistas resultó sorprendente, no lo fue menos el confort o el agrado de la experiencia, pues una vez en el destino te bajas del coche como nuevo.

Volkswagen se pone las pilas

Volkswagen apuesta de forma decidida por la electromovilidad, con tres modelos, dos eléctricos puros y un híbrido enchufable que dan respuesta a todas las necesidades de un conductor tipo. El e-up!, el e-Golf y el Golf GTE inventan una nueva deportividad.

Fotos: Álvaro Gª Martins, Bryan Jiménez

El Grupo Volkswagen es líder mundial en investigación y desarrollo con una inversión de 11.500 millones de euros en 2014. Por ello no es de extrañar que la compañía alemana ofrezca ya la gama más amplia de soluciones de movilidad eléctrica de toda la industria automovilística, con nueve vehículos eléctricos o híbridos enchufables. Volkswagen está tan comprometida con sus objetivos medioambientales que emplea a 46.000 ingenieros en la movilidad del futuro, desarrollando tecnologías y vehículos que permitan cuidar al máximo el entorno sin sacrificar prestaciones. En el caso concreto de la marca Volkswagen, la oferta está compuesta por tres modelos a cada cual más interesante y competitivo, una gama que seguirá creciendo a corto plazo con incorporaciones de calado como la del Passat GTE. No en vano, el objetivo de la marca alemana en el campo de la electromovilidad se ha fijado en liderar el mercado de los coches eléctricos en 2018. Y aunque de momento son tres los modelos que se mueven en parte o totalmente con electricidad los responsables de su desarrollo reconocen estar convencidos de que la electrificación del resto de la flota es una consecuencia inevitable.

Pero Volkswagen no está lanzando modelos eléctricos al mercado a cualquier precio. De hecho, la marca alemana ha conseguido superar muchos escollos para que este tipo de vehículos no fuese catalogado desde el principio como una gama de coches 'raros' cuya conducción requiriese un nuevo aprendizaje. Por eso, la marca alemana ha conseguido dejar atrás las críticas de los usuarios a este tipo de vehículos, ofreciéndoles una experiencia de conducción idéntica a la de un modelo con propulsión convencional. Y es que para Volkswagen los coches híbridos enchufables y eléctricos tienen que ser ante todo Volkswagen, con todo lo que ello implica en términos de tecnología, seguridad, carácter deportivo y poder de atracción.

Aunque Volkswagen viene impulsando decididamente el desarrollo de la electromovilidad desde 2010, ha creído que ahora era el momento ideal para desplegar su potencial. Para la marca alemana ha llegado la hora de la movilidad eléctrica, la denominada e-mobility, inspirada por Think Blue, un desarrollo de Volkswagen como fabricante, de una

actitud global para la sostenibilidad ecológica. Las armas de la firma alemana se centran por el momento en dos modelos eléctricos puros (e-up! y e-Golf) y en un híbrido enchufable (Golf GTE). Y los precios de la gama comienzan en los 22.000 euros del e-up!, una vez descontadas los 5.500 euros de ayuda del Gobierno y suben hasta los 35.630 euros de la versión GTE del Golf a la que en este caso se le han descontado ya los 3.700 euros de subvención asociada a un híbrido enchufable.

Los vehículos cien por cien eléctricos son ideales para la ciudad y las grandes aglomeraciones urbanas. En Volkswagen creen que el potencial de ventas en el ámbito privado es como segundo coche y, en el industrial, en flotas de empresas y vehículos de reparto. Así, el e-up! lo conciben para ser un bolido urbano y dar respuesta a la tendencia al alza de la movilidad en ciudad y entre el trabajo y la vivienda. Con el e-Golf quieren despertar el interés por la electromovilidad de una amplia clientela. El e-Golf es claramente más espacioso que el e-up!, con lo que es perfecto para personas que necesitan espacio pero no suelen hacer trayectos largos. Para la mayoría de los habitantes de áreas metropolitanas, la autonomía del e-Golf, que es de unos 190 kilómetros, es más que suficiente. Tanto el e-up! como el e-Golf tienen características de conducción ideales y en ambos casos el par motor es máximo al inicio del arranque. El factor sostenibilidad también ha sido contemplado. Y es que conduciendo de una forma anticipativa y previsor, el conductor puede recuperar energía ya que el motor eléctrico transfiere la energía de frenada a la batería de alta tensión.

En el caso del Golf GTE, se combina el motor eléctrico y el de gasolina, generando conjuntamente una nueva sensación de conducción deportiva pero mejorando notablemente los consumos. Y la posibilidad de cargar la batería en un enchufe doméstico permite disfrutar de un coche eléctrico a diario. A la hora de viajar el Golf GTE destaca por una autonomía de nada menos que 940 kilómetros.

Con el paso de gigante dado por Volkswagen, ahora sí que se puede decir que la era de la movilidad eléctrica entra en una etapa decisiva. El futuro echa chispas.



LA GAMA MÁS LIMPIA DE VW LA FORMAN EL E-UP!, EL E-GOLF Y EL GOLF GTE. DOS ELÉCTRICOS Y UN HÍBRIDO ENCHUFABLE. PERO LLEGARÁN MÁS



▲ 82 son los caballos que desarrolla el e-up! y su cifra de par -210 Nm- instantáneo, proporcionan un empuje inmediato al modelo más pequeño de Volkswagen, que acelera de 0 a 60 km/h en 4,9 segundos.



CAR-NET Control total desde el teléfono

La aplicación 'Volkswagen Car-Net' permite acceder desde un smartphone a numerosas funciones útiles del vehículo. Por ejemplo, se puede activar muy fácilmente la climatización auxiliar ya antes de emprender el viaje. También el proceso de carga puede iniciarse y detenerse remotamente mediante la programación de las horas de salida. Para ello se muestran el nivel de carga y la autonomía remanente. Además pueden consultarse en cualquier momento tanto los datos de marcha personales como la velocidad promedio y la duración del viaje. Y la aplicación informa, por ejemplo, de si la luz sigue encendida y las puertas están cerradas. Por si fuera poco, indica cómodamente dónde está la última ubicación de estacionamiento en zonas donde es difícil aparcar. Asimismo, todas estas funciones también pueden controlarse desde el portal web www.volkswagen.com/Car-Net.



▲▲ En sólo 30 minutos se puede recargar un 80 por ciento de las baterías del e-up! en una toma de corriente continua.

e-up! desmonta los argumentos de todos aquellos que aseguran que los vehículos eléctricos son incapaces de alcanzar grandes prestaciones. Y es que, simplemente con la energía de una pequeña batería el e-up! puede alcanzar una velocidad máxima de hasta 130 km/h y acelerar de 0 a 60 km/h en 4,9 segundos. La batería de este modelo urbano de 3,54 metros de longitud se puede recargar en 9 horas en un enchufe convencional, en 6 horas si se instala en el garaje la wall box propuesta por la marca y en 30 minutos al 80 por ciento en una toma de corriente continua CCS en estaciones de carga públicas gracias a que incluye de serie el cable necesario en este tipo de estaciones.

El e-up! con sus 4 plazas ofrece un elevado agrado de conducción y una manejabilidad extraordinaria que se agradece mucho en el entorno urbano de una gran ciudad. El eléctrico más pequeño de la marca alemana cuesta

22.030 euros una vez descontados los 5.500 euros de la ayuda gubernamental. Pero el equipamiento de serie es verdaderamente completo si tenemos en cuenta que incluye freno de emergencia en ciudad hasta 30 km/h, control de aparcamiento trasero, ESP, control de presión de neumáticos, control de velocidad, aire acondicionado con climatizador, navegación portátil, pantalla táctil portátil de 5 pulgadas, radioCD con MP3, llantas de aleación y Volkswagen Car Net e-Remote, entre otros.



VW E-GOLF 190 km de placer con cada carga

Disfrutar de una conducción eléctrica sin renunciar a las sensaciones ni al encanto de un modelo legendario. Eso es lo que ofrece Volkswagen, que incorpora al legendario Golf su tecnología más limpia. Porque se puede tener todo.

El e-Golf no solamente ofrece la más moderna tecnología de tracción con la calidad, el diseño y el confort característicos de un Golf. También incorpora un buen número de innovadoras opciones que permiten disfrutar al máximo de la movilidad eléctrica. El motor eléctrico del e-Golf tiene 85 Kw, el equivalente a 115 caballos de potencia, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos (algo mejor que un Golf 1.6 TDI de 110 caballos) y alcanzar una velocidad máxima de 140 km/h.

La batería de iones de litio

que lleva incorporada en los bajos del vehículo, garantiza por 8 años o 160.000 kilómetros, deja espacio para un maletero de 341 litros en una carrocería que siempre será de 5 puertas. Y con esta batería cargada se pueden recorrer hasta 190 kilómetros. La batería puede cargarse de tres maneras. La primera consiste en cargar el e-Golf en casa mediante una toma de corriente doméstica. En ese caso, el tiempo de carga es de 13 horas. Luego está la opción de utilizar un cable de carga en una estación de carga pública o instalar en nuestro garaje un punto

de carga wall box, de este modo el tiempo de carga se reduce y se tarda como máximo ocho horas. Por último, la manera más rápida de dejar el e-Golf listo para arrancar es utilizar corriente continua. Para ello, se pueden emplear estaciones públicas provistas del sistema de carga rápida CSS, que permite cargar el 80 por ciento de la batería en solo 30 minutos.

Los perfiles de conducción ECO y ECO+, que reducen de forma automática la potencia, permiten mejorar la autonomía con solo pulsar un botón. Y los diferentes modos del cambio au-



▲ El Volkswagen e-Golf sólo está disponible en carrocería de 5 puertas. Su maletero, ofrece 341 litros.

tomático permiten modificar la capacidad de retención del vehículo para aumentar la recarga de la batería en marcha.

El e-Golf cuesta 31.030 euros si aplicamos la ayuda del Gobierno para este tipo de modelos eléctricos fijada en 5.500 euros, aunque una oferta es-



▲ Ya se puede controlar el VW e-Golf con el Applewatch.



pecial de financiación permite rebajar esa suma hasta los 29.400 euros. En esa cifra está incluido un equipamiento muy completo que incluye desde detector de fatiga hasta faros con tecnología Full LED, pasando por climatizador, Navegador Discover Pro o pantalla táctil de 8 pulgadas.

▲ El e-Golf ofrece la experiencia de conducción de un Golf. La pantalla central informa del uso de la energía en todo momento.



VW E-UP! La hormiga atómica

Si el VW up! en versión de combustión es una flecha en la ciudad, la variante eléctrica suma ecología y un empuje tremendo e inmediato para conquistar la urbe.

El nuevo e-up! circula con propulsión exclusivamente eléctrica y por lo tanto sin emisiones. Y lo hace con una autonomía de hasta 160 kilómetros, una distancia que lo convierte en el coche ideal para el uso cotidiano. Al fin y al cabo, en torno al 80 por ciento de los conductores, desde los que se desplazan al trabajo hasta los que conducen con frecuencia, no recorren más de 50 kilómetros al día. El e-up! ofrece una gran ventaja, y es que los costes de utilización de un vehículo

eléctrico son sensiblemente menores en comparación con los equipados con propulsores convencionales. El e-up! consume 11,7 kWh cada 100 kilómetros, que equivalen a tan sólo 1,76 euros (con un precio de la electricidad de 0,15 euros por kWh). Incluso entre los vehículos eléctricos, el e-up! se encuentra entre los más eficientes de su categoría. Con su potencia máxima de 82 CV y un par motor de 210 Nm desde que el coche se comienza a mover, el nuevo



204 CV ES LA POTENCIA COMBINADA DEL MOTOR ELÉCTRICO Y EL DE COMBUSTIÓN. 0-100 KM/H EN 7,6 SEG.



▲ El GTE pertenece a la familia más deportiva del Golf, la que componen el GTI en gasolina, el GTD en diésel y este GTE, eléctrico.

VW GOLF GTE

Lo mejor de dos mundos



es que tras una carga de entre 2,15 y 3,45 horas (en función de dónde se realice la carga), el GTE puede recorrer en modo estrictamente eléctrico y sin consumir ni una sola gota de combustible, hasta 50 kilómetros a una velocidad máxima de 130 km/h. Esto quiere decir que si no se hacen más que esos kilómetros al día el consumo se reduce simplemente a lo que cueste cada carga en la factura de la luz. En cualquier caso, si se sigue circulando, la ayuda del motor eléctrico y la facilidad con la que la batería se puede ir regenerando en marcha, ayudan a reducir el consumo medio hasta acercarlo al de un diésel de potencia equivalente. Un consumo que le permite anunciar una autonomía máxima de 940 km, ideal para trayectos largos.

En el Golf GTE el conductor

Conducir un eléctrico con todas sus ventajas y ninguno de sus inconvenientes; eso es lo que permite el Golf GTE. Híbrido enchufable, ofrece 50 kilómetros en eléctrico, pero llega a los 940 kilómetros de autonomía gracias a su motor de gasolina.

El nuevo modelo de Volkswagen representa la combinación ideal en un mismo modelo de dos conceptos aparentemente dispares en el mundo del automóvil: máximo ahorro y carácter deportivo. Este vehículo híbrido combina de forma ideal el motor TSI de gasolina 1.4 con 150 caballos con

una máquina eléctrica con el equivalente a 102 caballos, y la combinación de ambas permite ofrecer unas prestaciones sorprendentes con un consumo realmente comedido.

En cuanto a las prestaciones, gracias a sus 204 CV, que es la potencia conjunta disponible, el Golf GTE acelera de 0

a 100 km/h en 7,6 segundos, sólo una décima más de lo que tarda en hacerlo el espectacular Golf GTD. Y si toca hablar de consumos, este híbrido enchufable puede bajar hasta los 1,5 l/100 km durante los primeros 100 kilómetros recorridos si se inicia la marcha con la batería cargada al máximo, y

EL VW GOLF GTE EN 10 PUNTOS

- 1.- El Golf GTE recorre hasta 50 kilómetros en modo puramente eléctrico. La autonomía total aproximada es de 940 kilómetros.
- 2.- Tasas de consumo y de emisiones de CO₂ (NEDC) de 1,5 l/100 km, 11,4 kWh/100 km y 35 g/km respectivamente.
- 3.- Gracias a la versión GTE, el Golf se convierte en el primer automóvil del mundo que puede equipar todos los tipos de propulsión relevantes.
- 4.- El completo equipamiento de serie incluye entre otros los faros principales Full LED, el detector de fatiga y un tren de rodaje específico.

- 5.- El motor turbo de gasolina e inyección directa (TSI) del Golf GTE rinde 150 CV. La potencia del motor eléctrico es de hasta 75 kW / 102 CV. La potencia total conjunta es de 204 caballos.
- 6.- El híbrido enchufable de Volkswagen lleva de serie un cambio DSG de doble embrague y 6 velocidades.
- 7.- Tras los iconos Golf GTI y GTD, el GTE es el tercer modelo GT de la gama que dispone de los mismos genes deportivos.
- 8.- El nuevo Golf GTE acelera de 0 a 100 km/h en solo 7,6 segundos alcanzando una



velocidad máxima de 222 kilómetros por hora.

9.- El equipamiento de serie del modelo GTE incluye el sistema de radio 'Composition Media' con una pantalla de 6,5 pulgadas.

10.- El Golf GTE se comercializa a partir de 35.630 euros.

puede elegir, en base a cinco modos de conducción 'E-Mode', 'GTE-Mode', 'Battery Hold', 'Battery Charge' e 'Hybrid Auto', si utiliza sólo el motor eléctrico, el de gasolina, ambos de forma conjunta o dejar que el sistema decida la mejor opción y gestione su utilización.

ANDY SOUCEK Embajador del VW Golf GTE

Teniendo como referencia el biniomio deportividad-eficiencia que caracteriza al Golf GTE, Volkswagen ha querido apostar por un piloto acostumbrado a la potencia y a las prestaciones de un coche deportivo para demostrar



que el nuevo híbrido enchufable de Volkswagen es capaz de transmitir emociones al volante al tiempo que mantiene unas impresionantes cifras en lo que a eficiencia y ahorro se refiere. Por ello la marca alemana ha nombrado a Andy Soucek, piloto oficial de Bentley en la Blancpain Endurance Series, embajador del nuevo Golf GTE. Soucek, que recibió hace unos días su Golf GTE, ya ha podido comprobar las prestaciones del nuevo modelo de Volkswagen: «Es sorprendente que un híbrido enchufable sea capaz de transmitir esta emoción al volante. Dinámicamente, está a la altura del mítico GTI, pero con un grado de eficiencia difícil de encontrar en un modelo con este perfil deportivo».

TECNOLOGÍA

5 modos para conducir a medida

El conductor puede cambiar al modo 'E-Mode' manualmente pulsando el botón 'E-Mode' (situado a la izquierda de la palanca de cambios) convirtiendo así al Golf GTE en un vehículo de cero emisiones. El GTE alcanza una velocidad de hasta 130 km/h en modo puramente eléctrico. La autonomía máxima en el modo 'E-Mode' de cero emisiones es de 50 kilómetros (con la batería completamente cargada y dependiendo de la temperatura exterior y del estilo de conducción). Cuando la batería alcanza el estado de carga mínimo definido en la gestión del vehículo se conecta automáticamente el 1.4 TSI.

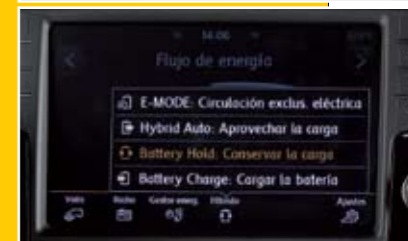
Por su parte con el modo 'GTE-Mode' (situado también a la izquierda de la palanca de cambios) a través del botón 'GTE' se activa el carácter especialmente deportivo de este Golf. El conductor percibirá claramente que las líneas características del acelerador, la caja de cambios y la dirección son mucho más deportivas. Además, el propulsor TSI se orienta ahora más hacia el rendimiento. Asimismo, se adaptan el control automático de los faros y el Sistema de Regulación Automática de la Distancia (ACC). Si además, se ha optado por el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC) opcional, los amortiguadores electrónicos pasan del modo 'Normal' al modo 'Sport'. El TSI y el motor eléctrico operan en el 'GTE-Mode' juntos, a través del denominado modo 'Boost', para alcanzar el rendimiento máximo del sistema de 204 CV y el par máximo de 350 Nm. En el modo 'GTE-Mode', el híbrido enchufable se conduce tan ágilmente como un Golf GTD. Y la acústica en el modo 'GTE-Mode' se subraya a través de un 'sonido GTE' generado de forma activa (sólo perceptible en el interior).

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.



▲ Cinco modos de conducción diferentes, desde sólo eléctrico, al más deportivo y prestacional, el GTE-Mode



▲ El modo GTE y el E-Mode se activan con dos teclas.

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.

Además de estos dos modos, a través del menú del sistema de infoentretenimiento se pueden seleccionar otros modos de conducción: 'Hybrid Auto' (la energía acumulada en la batería de alto voltaje se utiliza para apoyar la propulsión intensa del TSI reduciendo así al mínimo el consumo de combustible) y 'Battery Charge' (carga de la batería). Asimismo, el conductor puede seleccionar también los modos 'E-Mode' (conducción en eléctrico) y 'Battery Hold' (el conductor puede reservar la carga de la batería para otro momento) a través de este menú.

Controles Drogados al volante

Nada menos que el 32 por ciento de los conductores sometidos al test salivar daban positivo en drogas, y 1.978 (304 por encima de 0,60 mg/l) fueron detectados con más alcohol de lo permitido en la semana de control intensivo de la ingesta de estas sustancias realizada por la guardia Civil. Cannabis, cocaína y anfetaminas se mantienen como las drogas más consumidas, con presencia de policonsumo en casi 200 de los 622 positivos detectados entre las 1.909 pruebas realizadas. En total hubo 2.600 denuncias por conducir habiendo consumido alcohol o drogas.

Proyecto Carreteras eléctricas

Volvo y Alstom se han unido para desarrollar rutas que permitan a los camiones eléctricos e híbridos recorrer largas distancias sin realizar paradas para recargar las baterías o tener que llevar grandes pilas que aumenten su autonomía. Carreteras eléctricas que se consiguen con la introducción de un carril conductor, que suministra electricidad al vehículo durante la marcha, utilizando la tecnología de alimentación por suelo (APS) para tranvías sin catenaria de Alstom.



PROYECTO

Fuso Relanzamiento en España

Treinta concesionarios y 49 puntos de venta de Mercedes-Benz comercializarán los camiones ligeros Fuso,



El City Safety evita los golpes por alcance.

CITA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD EN SUECIA

Soluciones que salvan vidas

La Conferencia Técnica Internacional sobre la Seguridad Mejorada de los Vehículos (ESV), que organiza la agencia para la seguridad del Tráfico de Estados Unidos (NHTSA), pone sobre la mesa cada dos años los últimos hallazgos, informes e innovaciones relacionados directamente con la siniestralidad vial.

Considerada la convo-

catoria sobre seguridad y automóvil más importante del mundo, organismos gubernamentales, fabricantes de automóviles y componentes, instituciones académicas y otros muchos sectores y profesionales interesados (seguros, médicos, juristas...) no han faltado a la vigésima cuarta edición, celebrada hace unos días en Gotemburgo (Suecia).

Un escenario directamente ligado a Volvo Cars, fabricante muy comprometido con el desarrollo de soluciones útiles para salvar vidas. Su objetivo: que en 2020 nadie muera o resulte herido grave en un Volvo nuevo y, a más largo plazo, conseguir vehículos que no tengan accidentes, potencia el constante desarrollo de soluciones en el campo de la seguridad que realiza la



▲ Los sistemas de frenado automático reducen un 28% las colisiones traseras.

compañía sueca. Investigación constante que ha plasmado en la Conferencia de Seguridad con ponencias y estudios tan diversos como la eficacia de los sistemas avanzados de ayuda al conductor, la respuesta de los músculos ante una posible colisión, las directrices sobre distracciones del conductor o accidentes por salida de la calzada.

Un conjunto de presentaciones en el que destacaba el análisis de los sistemas de frenado automático en ciudad, el City Safety, que Volvo tiene disponible en toda su gama, y permite reducir un 28 por ciento las colisiones traseras. Conclusión avalada por uno de los estudios científicos más completos de los realizados sobre el tema, porque parte de la base de datos de dos importantes compañías de seguros suecas, que cubren más de 160.000 vehículos al año. Esas cifras, que incluyen también los siniestros en los que no hay heridos, muestran que los coches equipados con las dos primera generaciones del City Safety (frenado automático activo entre 30 y 50 km) se vieron involucrados en un 28 por ciento menos accidentes que el resto. Efectividad contrastada, que en algunos mercados también se traduce en descuentos del 20-25% en las primas del seguro.

Investigación Protección contra los baches

Acabar con los daños que baches y desperfectos en la carretera provocan en los vehículos es el objetivo de la investigación iniciada por Jaguar Land Rover. La búsqueda se centra en una tecnología automática capaz de detectar la ubicación y profundidad de baches,

conductos y alcantarillas rotas para compartir esa información en tiempo real (en 'La Nube') con el resto de vehículos y también con los organismos que pueden priorizar el arreglo de los desperfectos. Un proyecto pionero que va más allá, con una segunda fase centrada en el escaneo previo de la carretera para detectar las irregularidades con antelación, es decir, antes de que el vehículo pase sobre ellas.

el puntazo

Cuatro toneladas de monedas para pagar un coche en China

No se sabe la marca ni el modelo del vehículo, pero sí que costaba algo menos de 100.000 euros y fue pagado con 660.000 monedas y 20.000 billetes de un yuan (unos 14 céntimos de euros). Los más de 1.200 paquetes pesaban más de cuatro toneladas, se trasladaron en un camión, se tardó una hora en descargarlos y ocuparon apilados más de cuatro metros en el concesionario en el que ese gasolinero de Shenyang (China) compró su nuevo coche.

la imagen

Jaguar bate el récord de la hora en Londres

La experiencia en aerodinámica de la marca británica ha sido bien aprovechada por Pinarello para concebir la bicicleta con la que Sir Bradley Wiggins pulverizaba el récord de la hora de la Unión Ciclista Internacional (UCI) en el velódromo londinense de Lee Valley. El manillar de titanio, de una sola pieza con una novedosa zona reposabrazos para reducir la presión y resistencia del aire, es una de las innovaciones que aumentan el rendimiento aerodinámico el 7,5% en «la bicicleta de pista más aerodinámica que he montado», asegura Wiggins, que superó en 1,5 km el récord anterior.



la frase

Jorge Carretero. Vocal de la Real Federación Española de Fútbol (RFEF).

«Hay que aprovechar la conexión entre tráfico y deporte para concienciar e informar a la población de que circule de forma segura».

en breve

INGENIO LABORAL
121 invenciones aportaron los empleados de Seat en 2014. Un ingenio que ha permitido registrar 42 patentes; 33 desarrolladas en el Centro Técnico, seis en Producción y 3 en Seat Sport.

MÁS PRODUCCIÓN
Continental aumentará la capacidad de producción en su planta de Hefei (China) en cinco millones de neumáticos de automóvil al año para llegar a los catorce millones en 2019.

FIGOSA CRECE
Internalización, eficiencia operativa, innovación y apertura a nuevos sectores, han sido claves para facturar 949 millones de euros en 2014 y subir el beneficio bruto un 27,2%.

BONOS ANTOLÍN
Para financiar la compra de división de interiores de Magna, el grupo español de componentes ha emitido 400 millones de euros en bonos, que serán reembolsados a los siete años.

la cifra

245

millones de kilos de CO₂ han ahorrado a la atmósfera los 174.465 Nissan Leaf que circulan por el mundo. Son datos del fabricante nipón, que recuerda que la tecnología 100% eléctrica permite una movilidad eficiente y sostenible, dando respuesta a las necesidades de transporte sin emisión de contaminantes.

Talleres

Lucha contra los ilegales

La actividad ilegal de los talleres de reparación de automóviles está en el punto de mira de la Guardia Civil, que ha intensificado el control de esos negocios fraudulentos, pasando de las 61 inspecciones realizadas en 2011 a las 6.548 de 2014 y convirtiendo las 308 infracciones detectadas hace cuatro años en las 17.070 del pasado ejercicio. La última intensificación de los controles se saldaba con 238 ilegales cerrados y con más de 1.000 obligados a subsanar deficiencias, permitiendo aflorar 130 millones de euros 'sumergidos' y consolidar 2.400 empleos. El sector valora en más de 3.500 millones de euros las pérdidas sufridas desde 2008 por culpa de esos negocios fraudulentos que han proliferado con la crisis y deben desaparecer por dejar al consumidor desprotegido y ser un riesgo para la seguridad vial y el medio ambiente. La erradicación de esa actividad ilícita se potencia con el protocolo de colaboración firmado por la Guardia Civil, Anfac (fabricantes) y Ganvam (vendedores).

Desguaces

El fraude de los repuestos

La Agencia Tributaria ha destapado la actividad irregular de 45 empresas de desguace, que vendían en negro piezas de recambio de vehículos a talleres y particulares. Al eludir el pago del IVA y el impuesto de sociedades, la Administración calcula en 70 millones de euros anuales el fraude fiscal perpetrado por estos centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida (CAT) distribuidos por siete comunidades autónomas, con la mitad de ellos ubicados en Cataluña.

+ en www.abarth.es



ABARTH APOYO AL PÁDEL

El nuevo 695 Biposto, el modelo más radical de la marca Abarth, es uno de los vehículos que pudieron probar los participantes y asistentes al Campeonato de Pádel Absoluto de Madrid – Copa Abarth 2015, cuya final se celebró el pasado fin de semana.

Abarth patrocinaba este evento y contaba con un espacio reservado para mostrar sus vehículos, que podían ser probados por los asistentes.

+ en www.nissan.eu/experience-nissan.html

NISSAN JUGANDO AL FÚTBOL

Una flota de NT400 Cabstar fabricados en España con sus plataformas convertidas para formar diferentes zonas de un campo de fútbol protagonizan junto al



futbolista Touré Yaya el último vídeo de Nissan, que se inventa un nuevo deporte denominado Truckerbal, con su vehículo comercial ligero en el centro de la acción.

+ en #DrivenToExplore

MERCEDES

Los Mercedes Clase G de la ruta pararon en Moscú.



▲ El aventurero Mike Horn ha viajado con un Clase G hasta la segunda montaña más alta del mundo.

EXPEDICIÓN CLASE G

Llamar la atención sobre las regiones más remotas del mundo y la belleza del planeta es el objetivo del aventurero y deportista Mike Horn en la expedición '¡Conduce tus sueños. Nunca dejes de explorar!'.

Horn ha recorrido en 15 días, 12 países y 10.640 kilómetros al volante de un Mercedes Clase G desde Suiza hasta Pakistán pasando por algunas de las regiones más inhóspitas de

Europa Oriental y Asia Central. El reto era llegar hasta el K2, que con sus 8.611 metros es la segunda montaña más alta del mundo y la más difícil de escalar.

Con una capacidad de inclinación del 54% y 60 centímetros de profundidad de vadeo, el Mercedes Clase G ha demostrado que es el vehículo perfecto para una expedición como ésta en la que hombres y coches ponen a prueba sus

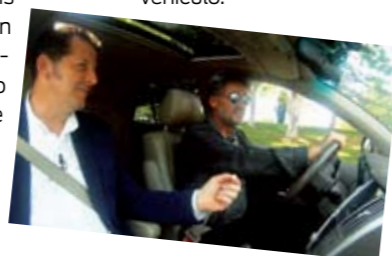
límites. Horn ha alabado la «capacidad todoterreno y la tecnología innovadora» de este modelo, del que dice es su «alter ego motorizado».

No es la primera vez que Mercedes presta su apoyo a Horn, al que ya dio soporte en la expedición Pangea, en la que el aventurero navegó alrededor del mundo entre 2008 y 2012 iniciando proyectos ecológicos y sociales.

EN TVE

CITA CON SEGURIDAD VITAL

Los sábados, a las 13:00 horas, los espectadores de TVE tienen una cita con el programa 'Seguridad vital' en el que personajes tan conocidos como Francis Lorenzo (en la foto), Nuria Roca o la cantante Soraya hablan de su



experiencia al volante. También cuenta con reportajes, participación de los espectadores y consejos para mejorar la conducción y mantenimiento del vehículo.

FURGOVW

La sexta generación del Transporter ha protagonizado la concentración FurgoVolkswagen y los fans de la marca han sido los primeros en ver de cerca su nueva imagen.

+ en premiosthinkblue.volkswagen.es

I PREMIOS THINK BLUE DE VOLKSWAGEN GALARDONES MUY ECOLÓGICOS

Tres áreas de investigación, con una dotación cada una de hasta 5.000€, integran los Premios Think Blue, nueva apuesta de Volkswagen para reafirmar su compromiso con el medio ambiente, las energías limpias y la movilidad sostenible. Se trata de destacar las mejores iniciativas desde el punto de vista de la investigación, la innovación y la trayectoria, en la que han destacado los hermanos Albert y Eduard Massaguer, AEInnova y

Fundación Sotavento Galicia, entre las 72 candidaturas que optaban al premio. El proyecto de un generador termoeléctrico modular para aplicaciones de recuperación del calor residual en automoción daba a los gemelos Massaguer, investigadores de la Universidad de Girona, el Premio a la Investigación. AEInnova, del departamento de microeléctrica de la Autónoma de Barcelona, merecía el Premio a la Innovación, galar-

dón que premiaba el sistema que convierte el calor residual de superficies calientes en electricidad, proyecto denominado «Waste Heat Recovery Unit» (WHRU). El trío se completa con el reconocimiento a la Trayectoria de la Fundación Sotavento Galicia, responsable del Parque Eólico Experimental con ese nombre, que lleva 14 años sensibilizando, difundiendo y fomentando las energías renovables y la eficiencia energética.



+ en www.redbull.com/autoslocos

EN BARCELONA, EL 31 DE OCTUBRE

REGRESAN LOS AUTOS LOCOS

La carrera Red Bull Autos Locos vuelve a España el 31 de octubre. Si tienes imaginación para construir un coche y 'darle alas', la inscripción ya está abierta.

60 equipos de toda España participarán en la próxima edición de Red Bull Autos Locos, que se celebrará en Barcelona el 31 de octubre. Es la segunda vez que esta alocada competición nacida en Bélgica en el año 2000 recala en nuestro país, en concreto en Barcelona, ciudad que ya fue sede en el año 2003.

Para participar sólo hay que construir un vehículo capaz de moverse únicamente con la fuerza de la gravedad -sin motor- y encontrar a otros dos valientes que se atrevan a probarlo en la carrera deslizándose por una pendiente hasta llegar a la meta tan rápido como sea posible e intentando llegar 'enteros' al final.



▲ La primera carrera se celebró en Bélgica en el año 2000. Desde entonces, el evento ha visitado numerosos lugares del mundo.



▲ La carrera española contará con un total de 60 equipos.



SKODA

COCHE OFICIAL DE LA CARRERA

Skoda es coche oficial de la carrera The Color Run by Desigual en la que los corredores pasan bajo varias lluvias de polvos de colores en cada uno de los puntos kilométricos del recorrido (cinco en total). La carrera, en la que un Skoda Fabia abre el pelotón, tiene

tres pruebas. En Barcelona reunió a 17.000 runners y también se celebrará en Valencia (27 de septiembre) y Sevilla (8 de noviembre).



TELEVISIÓN

Tele5 estrenó el pasado fin de semana el documental 'La última vuelta', en el que se recordaba la rivalidad entre Sito Pons y Joan Garriga en el Mundial de 1988.



Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?

La pérdida de potencia del automóvil puede ser provocada por partículas e impurezas que han dejado gasóleos de peor calidad. Actualmente todos los carburantes de BP están formulados para luchar contra esa suciedad y, en el caso de BP Ultimate Gasolina, su capacidad de limpieza logra eliminar de media entre el 95% y el 98% de residuos existentes que impiden el funcionamiento correcto del motor.

PORSCHE Y UN EQUIPO CON EL PILOTO DE FÓRMULA 1 NICO HÜLKENBERG A LA CABEZA, HA GANADO LAS 24 HORAS DE LE MANS 2015



◀ El equipo ganador subido a su 919 Hybrid. Porsche hizo historia al hacer doblete después de 17 años sin ganar en Le Mans.

Porsche arriesga y gana



Porsche ha ganado las 24 Horas de Le Mans por decimoséptima vez después de 17 años y Audi ha perdido la carrera tras ganarla 13 veces en las últimas 15 ediciones. La ausencia de lluvia e incidentes importantes y la mayor potencia de los modelos de Stuttgart ha permitido romper la hegemonía de Audi.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Sutton/Audi

«Los franceses inventaron las carreras de resistencia pero son los alemanes los que siempre las ganan». Así comenzaba su crónica un periódico francés cuando todavía no se sabía lo que iba a suceder al final de esta 83 edición de las míticas 24 Horas de Le Mans. Pero no le faltaba razón; a la hora de salir el periódico en la madrugada del domingo Porsche

dominaba la histórica carrera de resistencia aunque Audi todavía guardaba esperanzas porque sus R18 e-tron quattro con los dorsales 7 y 9 mantenían la presión a corta distancia. Estaba claro, o Audi o sus primos de Porsche ganarían este año en Le Mans. La victoria sería alemana sí o sí. Entre los rivales, paso atrás de Toyota con unos coches menos competitivos que los del año pasado aunque consiguieron pasar la bandera de cuadros en 6° y

8° lugar. Y gran desilusión para Nissan, cuyos ingenieros acusaron muchos fallos de juventud ya desde los entrenamientos libres en un proyecto arriesgado cuyo desarrollo a tres años todavía no ha dado sus frutos.

Mucho más rápido ha sido el desarrollo y la adaptación de Porsche a este campeonato al que volvió el año pasado. El Porsche 919 Hybrid cuenta con un motor V4 turbo de dos litros de cilindrada y unos 500 caba-

llos de potencia. Y esta mecánica que propulsa el tren trasero está asociado a un motor eléctrico de otros 500 caballos que mueve las ruedas delanteras. En total cerca de 1.000 caballos disponibles para un modelo que ya en entrenamientos dejó bien claro a sus contrincantes que era un rival de cuidado.

Los Audi, confiando en su proyecto e-tron quattro que tan buenos resultados venía dando, también aportaban mejoras considerables en su R18 e-tron quattro, con un motor eléctrico más potente que llega hasta los 272 caballos y un motor V6 TDI de 4 litros de cilindrada y 558 caballos realmente optimizado frente al utilizado el año pasado. En to-



▲ El Audi R18 e-tron quattro número 7 de Fassler, Loterer y Tréluyer presionó casi hasta el final. Y aunque tuvo que parar en boxes de manera inesperada para fijar la cubierta del motor, terminó tercero.

tal cerca de 850 caballos disponibles.

Sin embargo y tras unos entrenamientos dominados por

Porsche con unos tiempos y una velocidad punta estratosférica (se batió el récord del circuito con unos imponentes

3:16,887), Audi debía confiar en que la fiabilidad, el desgaste de los neumáticos y la influencia de la previsible lluvia

inclinara la balanza de su lado. Y esto último es precisamente lo que han esperado prácticamente toda la carrera Audi y Toyota. Y es que ya nada más salir los Porsche 919 Hybrid números 17 y 18 pilotados por Timo Bernhard y Neel Jani se escapaban ligeramente de un grupo compuesto por los tres Audi, el Porsche número 19 y los dos Toyota. Con la pista totalmente seca y un día precioso que pocos esperaban después de unos preliminares demasiado grises, los LM P1 corren tanto que en pocas vueltas ya están doblando a los participantes de las categorías LM GTE Pro Y LM GTE Am.

A los 35 minutos de la salida los primeros participantes entran en boxes aunque al-

LOS AUDI ESTUVIERON MUCHAS HORAS ESPERANDO QUE UN ERROR O UN CAMBIO METEOROLÓGICO LES BENEFICIARA, PERO ESO NO OCURRIÓ



El equipo Audi funcionó como un reloj en las paradas en boxes. El coche número 7 tuvo que parar a fijar la cubierta del motor.



El Oreca del equipo KCMG con Howson, Bradley y Lapierre dominaron la categoría LMP2. Lleva motor Nissan.



◀ El Chevrolet Corvette C7R de Gavin, Milner y Taylor ganó en la categoría de LMGTE Pro

▶ Victoria inesperada del Ferrari 458 Italia de Shaytar, Bertolina y Basoy que heredó el primer lugar en LMGTE Am tras el accidente del Aston Martin



▲ No hubo muchos incidentes en boxes, pero algún coche, como este Ferrari, se incendió al repostar.

guno porque no le queda mas remedio. Es el caso del español Lucas Ordóñez con el Nissan GT-R LM Nismo número 21, que realiza casi una vuelta completa con una puerta abierta. Pero ojalá ese fuera el único problema de los Nissan LM P1, ya que desde los primeros entrenamientos libres los ingenieros no consiguen hacer funcionar los acumuladores de este híbrido de la categoría 2 Megajulios (ver recuadro) y ruedan sin ayuda extra de potencia y por tanto muy atrás en los tiempos. Marc Gené, miembro del equipo a la hora de desarrollar el coche, nos comentó que son problemas lógicos en un programa a tres años y que en 2016 las cosas irán mucho mejor. En cualquier caso una gran parte de participantes de la categoría LM P2, como el Oreca número 47 de Howson, Bradley y Lapierre que ganó la

▶ El Porsche 919 Hybrid número 17 de Bernhard, el ex piloto de Fórmula 1 Mark Webber y Hartley, acabó la carrera en segunda posición firmando el inesperado doblete de la marca.



categoría LM P2, lleva motores Nissan con una fiabilidad extraordinaria. A las 4 de la tarde, justo una hora después de arrancar la carrera, sale a pista el primer Safety Car tras un toque de tres participantes en el que se incendia un Porsche 911. El coche de seguridad está 23 minutos en pista pero esto no ha hecho más que empezar, ya que saldrá muchas mas veces

a lo largo de las próximas 23 horas. Como ocurre a las seis de la tarde cuando en una melé de varios coches y ante una locura de banderas de peligro, el Audi número 8 de Di Grassi, Duval y Jarvis choca contra las vallas de seguridad y destroza todo el frontal de su R18 e-tron Quattro. El coche consigue llegar a boxes sin aparentes problemas mecánicos y en un abrir y ce-

rrar de ojos le cambian el frontal. Los Porsche parece que no están dispuestos a cometer ni un solo error y eso les va dando un margen que vale lo que su peso en oro en Le Mans. Llega la noche y ni una sola nube de lluvia amenaza el dominio de Porsche número 19 copilotado por el piloto de Fórmula 1 Nico Hülkenberg, Earl Bamber y Nick Tandy, que sigue liderando la carrera desde



antes de la media noche aunque tuvo que remontar desde la sexta posición. Pero los Audi R18 con los dorsales 7 y 9 siguen al acecho esperando el más mínimo fallo de su rival. La madrugada se echa encima sin cambios notables en la clasificación y con la única novedad destacable del abandono del Nissan GT-R Nismo número 21 del que formaba equipo Antonio García.

A las 6 de la mañana Porsche sigue en cabeza seguido de los Audi que no bajan la guardia ni un milímetro. Durante la noche, la tan esperada lluvia no ha llegado por lo que no ha habido sorpresas a pesar de que se sabía que los Porsche desgastaban más las ruedas e iban a tener que pasar más a menudo por boxes. Las primeras horas del día confirman todo lo contrario porque

◀ El Audi R18 e-tron quattro número 8 terminó en cuarta posición tras un accidente entre Mulsane y Arnage.

delante de sus rivales, el Corvette, el Aston Martín y el Porsche 911. Y en la categoría GTE AM, el Aston Martin 98 de Dalla Lana, Pedro Lamy y Mathias Lauda mantiene a raya a sus rivales... de momento. A las 11 de la mañana, a tan sólo cuatro horas de que concluya la prueba de resistencia más carismática del mundo, una sonrisa se dibuja en los ingenieros de boxes de Audi y Toyota. Comienza a chispear y negros nubarrones cuajan el cielo hacia todas partes. Antes de ese momento que parece clave, los Porsche han aumentado su ventaja y ya no es uno, si no que son dos, los que cubren el recorrido por delante de los tres Audi, el otro Porsche y los dos Toyota. Y es que alrededor de las 10 de la mañana, tras 19 horas de carrera el 919 Hybrid de Timo Bernhard, Brendon Hartley y Mark



EL NISSAN DEL EQUIPO DE LUCAS ORDÓÑEZ TUVO QUE ABANDONAR



◀ Los Toyota eran un segundo más rápido en su velocidad máxima, pero su rendimiento en carrera fue algo decepcionante. El Audi R18 número 9 en una parada en boxes.

Webber ha conseguido situarse por delante de los dos Audi que perseguían al Porsche de Nico Hülkenberg y compañía. Las gotas son cada vez de mayor tamaño, pero cuando parece que la climatología puede dar un vuelco a la carrera propiciando un error o un retraso clave en el paso por boxes en los equipos de cabeza, deja de chispear y todo vuelve a la normalidad.

En LM P2, el Oreca con motor Nissan sigue y terminará primero. En GTE PRO, el Ferrarri de Fisichella se mantie-

ne por delante aunque al final quedará segundo de su clase al ceder el primer puesto al Chevrolet Corvette C7R de Gavin, Milner y Taylor. Y en GTE Amateur, el Aston Martin Vantage V8 que dominó su clase prácticamente toda la carrera, se accidentó a falta de 45 minutos cuando conducía Dalla Lana, dejando vía libre al Ferrarri 458 Italia de Shaytar, Bertolini y Basoy que

A las 12,30 de la mañana las cosas se complican para Audi que sufre problemas en el acumulador de energía en

NORMATIVA

Los híbridos y los megajulios

Desde el año pasado los híbridos que participan en las 24 horas de Le Mans tienen que elegir la cantidad de energía generada por vuelta por sus sistemas de regeneración en frenada en base a cuatro categorías: 2, 4, 6, y 8 Megajulios, que es la energía que se permite acumular para luego tener un modo boost en cada vuelta de 13,6 kilómetros y aprovecharla en las aceleraciones. Para los que estén un poco pez en este tema, hay que explicar que un julio es la unidad que mide energía, trabajo y calor. O para poner un ejemplo de la vida cotidiana, es la energía necesaria para lanzar una manzana pequeña un metro hacia arriba. Y un Megajulio es el equivalente a un millón de julios.

Pero la elección de una de estas categorías va aparejada a la reducción obligatoria del consumo de combustible del motor de combustión interna, a mayor utilización de energía, menor consumo obligado para

igualar de alguna forma las cosas entre marcas. Y para complicar aún más las cosas Audi utiliza diésel y el resto gasolina al margen de que cada marca recurre a un sistema diferente de hibridación. En teoría, cuanto más energía se sea capaz de generar en las frenadas para luego reaprovechar en las aceleraciones, más eficiente será un modelo y menos paradas tendrá que hacer en boxes, sin embargo llegados a ese punto entran en juego otros aspectos como la fiabilidad, el peso... Audi ganó el año pasado encuadrado en la categoría de 2 megajulios, sin embargo este año ha duplicado la cantidad de energía generada por vuelta y entra en la de 4 Megajulios. Porsche también ha aumentado y ha pasado de 6 a 8 Megajulios. Y Toyota se tiene que conformar con 6 MJ por cuestiones técnicas. Al final a Porsche le han salido bien las cosas y su sistema ha mostrado una elevada fiabilidad.

su coche número 9. El coche de Filipe Albuquerque pierde en boxes un tiempo precioso y también la tercera plaza dejando a su compañero el R18 e-Tron quattro número 7 de Fäsler, Lotterer y Tréluyer la labor de perseguir a unos rivales de Porsche que ya están a tres vueltas. A 15 minutos del final vuelve a chispear, esta vez más fuerte, pero no lo suficiente como para que los equipos se planteen cambiar de neumáticos.

A las tres en punto de la tarde cae la bandera de cuadros en Le Mans y Porsche hace historia tras arrebatarse la victoria a su marca hermana Audi (no olvidemos que Porsche pertenece al Grupo VW) que había cruzado la meta en primer lugar los cinco últimos años con el único conjunto propulsor que utiliza gasóleo de la competición. Y a gran distancia de

los Toyota que cruzan la meta en unos decepcionantes 6° y 8° lugar.

Porsche no ganaba la categoría absoluta en esta carrera desde 1998. Y hoy lo ha hecho de forma contundente con un doblete y otro coche más en la quinta posición.

Que la pista se haya mantenido seca durante las 24 horas ha sido determinante para que los Porsche 919 Híbridos hayan conseguido imponerse, aunque también es cierto que la marca de Stuttgart arriesgó con un sistema de acumulación de energía mucho más generoso pero a la vez menos fiable y un conjunto mucho más potente con todo lo que eso tiene de ventaja pero a su vez de inconveniente en una carrera de resistencia. El que no arriesga no gana. Así lo ha entendido Porsche y la jugada le ha salido perfecta.



◀ Ford volverá a las 24 Horas de Le Mans en 2016 en la categoría GTE Pro con este Ford GT dotado de un motor V6 Ecoboost twin-turbo de 3,5 litros de cilindrada. El chasis de este imponente coche de competición será de fibra de carbono.



◀ ▼ Más de tres minutos de ventaja sobre el segundo clasificado en Cerdeña y 133 puntos en la general, 66 más que el siguiente. A Ogier y su VW Polo no hay quien los pare.



por detrás de Meeke y 6 por delante de Paddon.

Y es que la general, dejando a un lado el reforzado liderato de Ogier, ha variado bastante tras la visita a Cerdeña, pues la segunda posición es ahora para Mads Ostberg después de que el noruego de Citroën acabase quinto con el DS 3 y aprovechara los problemas de Mikkelsen –se retiró el viernes tras ‘comerse’ un agujero–, pues el de Volkswagen debió conformarse con el punto logrado por ser tercero en el Power Stage. Y su compañero Latvala, sexto, tampoco estaba para ‘fiestas’, pues en la general sólo tiene 56 puntos y su cuarta plaza peliga por los 53 de Elfyn Evans, cuarto en Italia.

Ogier aplasta a sus rivales

La cuarta victoria de Sebastien Ogier en lo que va de temporada fue, probablemente, la más clara de todas, como ponen de manifiesto esos tres minutos largos –185 segundos para ser exactos– que sacó de ventaja en la meta al neozelandés Hayden Paddon, que con el Hyundai i20 se convirtió en la auténtica revelación de la prueba sarda, pues dominó la clasificación del Rally de Italia desde el inicio, el viernes, hasta la tarde del sábado. En ese periodo marcó tres ‘scratches’, a

los que Paddon sumó uno más en la primera especial del domingo, momento a partir del cual bajó el ritmo porque Ogier era ya inalcanzable y por detrás tenía a su compañero Neuville, que entró en meta a un minuto y 17 segundos. Con este resultado, que el neozelandés consigue un año después de su incorporación a Hyundai Motorsport, logra además su primer podio mundialista, como parte de un gran fin de semana para la marca coreana, que metió dos i20 entre los tres primeros. Y no

fue aún mejor por la nueva ración de mala suerte de Sordo, pues al cántabro, que empezó realmente bien sobre los polvorientos caminos de la isla italiana, le pasó de todo: una penalización de 10 segundos en la superespecial del jueves por un error en la salida, una avería en la bomba de gasolina de su motor que le dejó fuera de combate... El piloto español ya piensa en Polonia, territorio de la próxima cita, para remontar en la general, pues ha caído a la octava posición: tiene 38 puntos, 9



▲ El neozelandés Hayden Paddon llegó a marchar primero, ganó cuatro tramos y terminó segundo, su primer podio en el WRC.



▲ Thierry Neuville fue tercero, resultado con el que daba a Hyundai un doble podio. Y el belga ya es sexto de la general.



▲ Segunda aparición del renovado Ford Fiesta de M-Sport y buen papel de Elfyn Evans: fue cuarto.



▲ La quinta plaza del noruego Mads Ostberg con el DS 3 le permite escalar a la segunda posición del Mundial.



▲ Un problema en la bomba de gasolina acababa con las posibilidades de Dani Sordo.

Cambio de paisaje

De vuelta a Europa, la Fórmula 1 necesita urgentemente un cambio de paisaje en el Red Bull Ring para intentar borrar la imagen de Montreal, donde se amplificaron las mayores críticas que recibe la disciplina en estos momentos. Y al margen de la mayor o menor rivalidad que pueda encontrar Mercedes, el próximo gran premio también será crucial para McLaren

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

El gran Premio de Canadá fue una suerte de tierra quemada para los rivales del fabricante alemán. En su última edición quedó claro que según avan-

za la temporada no hay quien plante cara, como hubiera sido lógico en el segundo año del reglamento híbrido y un tercio del certamen ya complicado. En esta pugna evolutiva que es siempre un campeonato,

Mercedes parece haberse despegado incluso del único que parecía en condiciones de enfrentarse, esto es, Ferrari. 45 segundos sobre Vettel en Montmeló. En Mónaco, el SF15 T nunca fue rival para el

W06. En las primeras vueltas de Montreal Kimi Raikkonen ya estaba descolgado de Hamilton y Rosberg. No se trata sólo de que Ferrari no haya recortado terreno en los entrenamientos, sino que también lo

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1970
GP ORGANIZADOS
23 (22 A1 RING)

LONGITUD
4.326 METROS
VUELTAS
71

CURVAS (IZDA/DRCHA.)
9 (7 DER. / 2 IZQ.)
VELOCIDAD MÁXIMA
320 KM/H

RÉCORD VUELTA
1.08.337
MICHAEL SCHUMACHER
2003



Es de esperar que Mercedes mantenga la hegemonía también en Austria. Su dominio es incontestable.



EN 2014 Rosberg se escapa y Red Bull se estrella en casa

Nico Rosberg salió del Gran Premio de Austria con la ventaja más amplia alcanzada hasta el momento en el campeonato, aunque no fue una victoria fácil para Mercedes. De hecho por primera vez en la temporada los dos monoplazas alemanes habían sido batidos en los entrenamientos, en este caso por Felipe Massa y Williams. Al igual que en Canadá, el W05 sufrió con los frenos en Spielberg. Hamilton seguía penalizando el sábado frente a Nico Rosberg, lastimando así sus posibilidades en carrera antes siquiera de arrancar. En esta ocasión había cometido un error en los entrenamientos –un trompo en el momento clave– que le obligó a salir desde la quinta línea, pero pronto empezó a recuperar terreno. A medida que avanzaba la prueba, se conformó el conservadurismo de Williams, que buscaba asegurar puntos a toda costa, y con la estrategia en boxes, el equipo buscó el podio y no tanto la victoria.



Rosberg, Bottas y Hamilton, por este orden, rodaron juntos durante una parte de la prueba hasta que los pilotos de Mercedes entraron de nuevo en boxes para la segunda parada. A partir de aquí se deshicieron del finlandés y nuevamente el doblete quedó en sus manos. Hamilton atacó en los compases finales a su compañero, pero los frenos le volvieron a condicionar y se conformó con la segunda posición. Los Williams tuvieron más problemas de los previstos con los neumáticos. Pero no tanto como Red Bull, cuyos monoplazas cayeron espectacularmente en carrera. Octavo Ricciardo y con Vettel fuera de carrera, Horner explotó: «la fiabilidad es inaceptable, el rendimiento es inaceptable». A estas alturas de la temporada, Fernando Alonso ya tenía claro que 2014 era una temporada perdida. Un quinto puesto y la mejor carrera de la temporada. Segundo y medio a Raikkonen en el Q3, cuarto puesto en parrilla, quinto y rodeado de motores Mercedes en la meta, Alonso llevó a cabo, «71 vueltas clasificatorias», pero en momento alguno tuvo opciones de pelear con el grupo de cabeza. En la suya rondaban ya otros planes en aquellos momentos.

Red Bull Ring curva a curva

1 Curva muy cerrada, al final de la recta, de derechas, de segunda velocidad. La tracción es crucial para encarar la larga recta que viene a continuación, en subida, alcanzado los 310 km/h, y que lleva al punto más alto de la pista.

2 Una cerrada horquilla que se convierte en el mejor punto de adelantamiento de la pista, con la apurada crucial por el interior para poder ganar la posición.

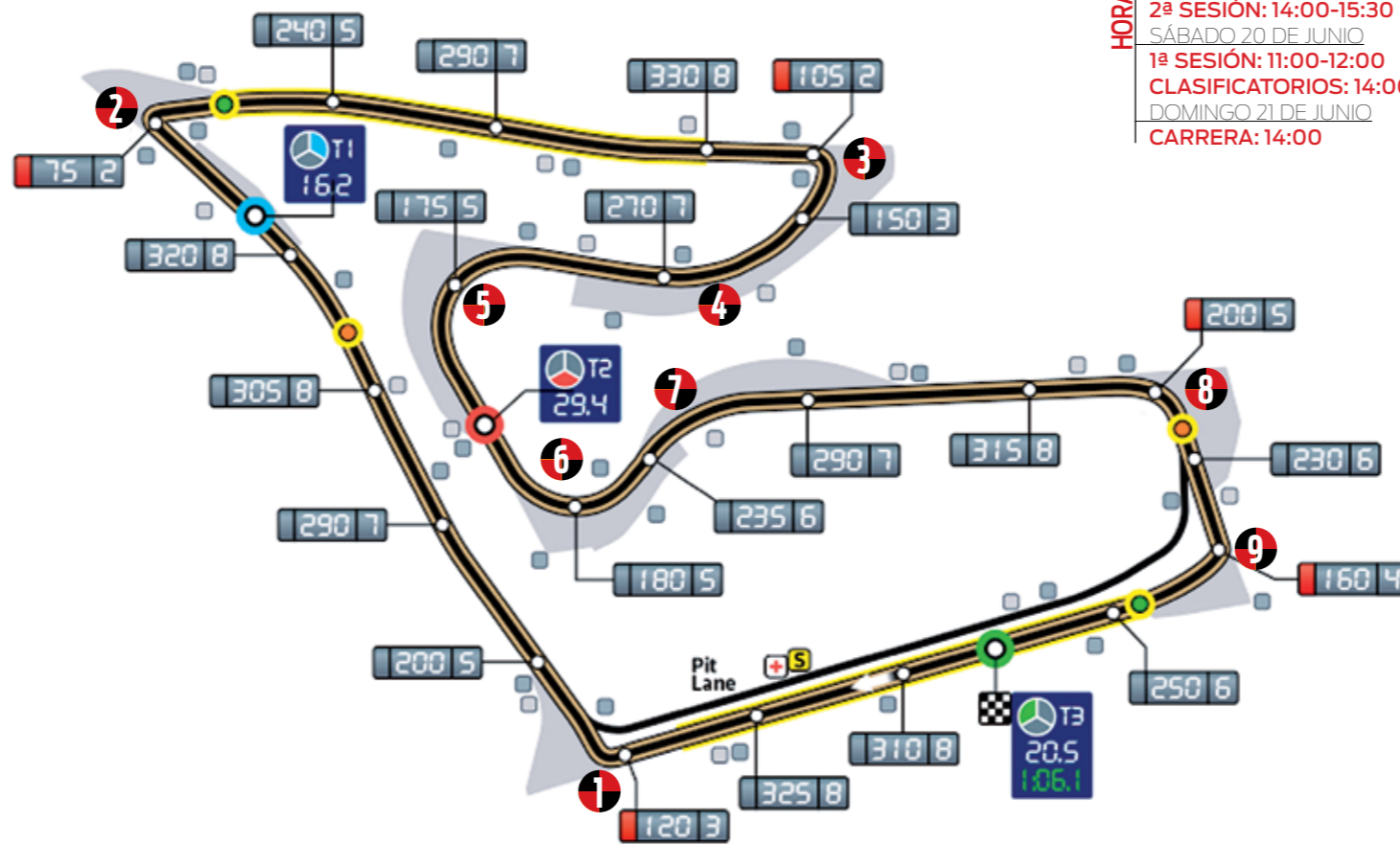
3 Tras una rápida bajada en la que se alcanzan los 300 km/h, llega otra cerrada curva de derechas, que hay que atacar agresivamente por los pianos.

4 5 6 Encadenamiento de dos curvas muy rápidas, y una de las zonas más exigentes del circuito, en bajada, con distancias de frenada cortas. Zona muy rápida, donde

la trazada es crucial siempre por el exterior, con una pequeña zona recta que luego obliga al monoplaza a tirarse por el interior.

7 8 La primera muy rápida y amplia, siempre en aceleración y tras una zona recta también en bajada se llega a la curva más rápida del circuito, a casi 190 km/h, donde el piloto siente una enorme carga lateral.

9 Siempre en bajada, se llega a la última muy cerrada, requiere una entrada fuerte, pero delicada para el tren trasero, que tiende a irse hacia el exterior. También exige salir con buena tracción para encarar la recta de línea de meta y la subida que llega a continuación.



en el aire hasta qué punto podría haber presionado a los monoplazas alemanes. Pero nunca hasta optar a la victoria. La de Malasia se antoja hoy un episodio cada vez más lejano

Ojalá el Red Bull Ring –también una pista de potencia, aunque con curvas rápidas– ofrezca otra oportunidad para desmentir que no existe alternativa a Mercedes en la segun-

da parte de la temporada. Pero el fabricante alemán usaba su segundo motor en Canadá sin necesitar acudir todavía a los tótems pendientes –a diferencia de Ferrari– que pasará entonces cuando Mercedes ponga en pista su renovada evolución anunciada para después del verano.

Pero sí habrá rivales para el equipo italiano, aunque miran-



FERRARI PUEDE SUFRIR EN AUSTRIA CON LOS WILLIAMS



▲► Carlos Sainz, que ya es el mejor debutante del año, quiere seguir sumando tras la complicada carrera de Canadá. En cuanto a McLaren en Austria estrenan evoluciones en aerodinámica, motor... Habrá que ver.

do por el retrovisor. O quizás por delante, porque Williams batió a los monoplazas del Cavallino en Montreal, y el trazado austriaco se presenta como uno de los más favorables para el FW37. Con su bajo drag y el empuje de su propulsor alemán a sus espaldas, podría sorprender en el Red Bull Ring a Ferrari y quién sabe si también, aunque más remotamente, a Mercedes. De hecho, fue la primera pista el pasado año en la que el W05 perdió la pole, y fue a manos de Felipe Massa.

«Viendo que Ferrari contaba con una evolución de motor (en Montreal) y las diferencias con nosotros eran todavía similares, se confirma que aún podemos luchar», declaraba el brasileño tras la cita canadiense, con esperanzas también ante una importante evolución aerodinámica que Williams presentará en Austria, «creo que la mayor de la temporada», y sin olvidar que se está a la espera de un salto con su motor. «No sé cuándo Mercedes actua-

lizará el motor, porque podemos ser incluso más fuertes en este área». Quizás incluso quepan opciones de victoria a poco que Mercedes tenga un mal día en la oficina, aunque el nivel en las últimas carreras del W06 invita a pensar cada vez menos en ello. Ferrari lo está sufriendo

«Desafortunadamente, es una pista de potencia de verdad, y no estaremos con los equipos de delante», anticipaba Helmut Marko antes de 'su' carrera en el Red Bull Ring. Y si el Gran Premio de Canadá se presentara como antecedente para la próxima carrera, puede que el equipo austriaco coseche peores resultado si cabe que en 2014.

Lotus podría pasar por encima de Kvyat y Ricciardo, este último en horas bajas tras su desconcierto técnico en Montreal, superado por segunda ocasión consecutiva por Daniil Kvyat. «Existe la sensación en el equipo de que se ha avanzado en fiabilidad y comprensión

de nuestro coche tras el gran cambio que supuso para nosotros la nueva unidad de potencia (motor Mercedes) para nosotros esta temporada», explicaba la semana pasada Nick Chester, responsable técnico del equipo británico. Tanto en Spielberg como en Silverstone, Red Bull puede ser nuevamente superado por Lotus

McLaren afronta una cita clave en el Red Bull Ring. Especialmente ante la sufrida imagen ofrecida en el Gilles Villeneuve. Otro fin de semana con similares resultados resultaría demolidor para el equipo británico. No sólo por el rendimiento en pista (recordemos la reveladora conversación de Alonso con el equipo), sino también en términos de fiabilidad.

McLaren también prepara importantes cambios en el terreno aerodinámico, y la pasada semana se confirmaba que en el trazado austriaco llegará una nueva evolución en este sentido que incluye frontal corto en la línea de Red Bull, una

vez pasados los 'crash tests' de la FIA. Que también incluyen nuevos elementos de carrocería y alerones, así como un nuevo fondo. Desde Honda ya se anticipaba en Montreal que las condiciones de altitud del Red Bull Ring ayudarían al rendimiento de su motor, en un trazado no tan exigente además para el consumo a pesar de su condición de pista rápida.

McLaren y Honda trabajan con la mente puesta en 2016. Pero necesitan certificar al menos que el proyecto avanza. No fue lo que se pudo apreciar en Montreal, a pesar de lo que el equipo pueda conocer de puertas para adentro, porque crecieron las dudas ante las numerosas áreas débiles del MP4-30 más allá del motor. El presidente de Honda estará presente en el Gran Premio de Austria por primera vez. Por algo será.

Para Carlos Sainz, la cita canadiense supuso una nueva afirmación frente a Max Verstappen. Especialmente el sábado, donde quedó a solo 36 milésimas de entrar en el Q3. Los parciales son favorables hasta el momento para quien se han convertido en el 'rookie' de la temporada. En Montreal, el piloto español sacó el máximo partido a su monoplaça en el que posiblemente sea el peor trazado para el ST10 de toda la temporada. Sin embargo, el Red Bull Ring también cuenta varias curvas muy rápidas que pueden favorecer sus características y maquillar las carencias de potencia de su propulsor. Además, el equipo italiano introducirá algunas novedades aerodinámicas en este fin de semana que podrían ayudar también en este sentido.

En cuanto a Roberto Merhi, es de esperar que también sea confirmado en Austria como piloto de Manor –no hay por qué pensar lo contrario a la hora de redactar estas líneas–, sobre todo tras el rendimiento de las últimas pruebas en las que se está imponiendo a Will Stevens gracias, en parte, a las modificaciones y mayor competitividad de su monoplaça.

F-RENAULT 3.5 HUNGARORING



Rowland toma distancia

Oliver Rowland (Fortec Motorsports) aumenta su ventaja en la general –123 puntos, por los 107 del francés Vaxivière– tras ganar la segunda carrera de Hungría y ser tercero en la primera, en la que ganó el ruso Egor Orudzhev (Arden Motorsports) y Roberto Merhi acabó segundo.

ERC RALLY DE AZORES

Tercera victoria de Breen

Cuarta cita del European Rally Championship y tercer triunfo consecutivo de Craig Breen con el Peugeot 208 T16. En la prueba disputada en las Islas Azores, el irlandés se impuso por 1 minuto y 2 segundos al Ford Fiesta R5 del polaco Kajetanowicz, segundo en la general tras Breen.



MUNDIAL DE TRIAL GRAN BRETAÑA

Bou, líder con 31 puntos de ventaja

El catalán Toni Bou suma ya 140 puntos, 31 más que Adam Raga, tras imponerse –es su octavo triunfo consecutivo– en el Gran Premio de Gran Bretaña, séptima prueba del Campeonato del Mundo de Trial. La segunda plaza fue precisamente para Raga, con el que el pluricampeón Bou sostuvo un cerrado duelo bajo la lluvia.



ASFALTO ORENSE

Otra de Porsche, pero esta vez Ares

Los Porsche no dan opción en el Campeonato de España de Asfalto, y si hasta ahora Miguel Fuster se había adjudicado todas las pruebas, en Orense, donde Fuster salía con un Suzuki –fue cuarto–, lograba el triunfo Iván Ares, también con un 911. El gallego, que con este resultado suma 159,5 puntos –es segundo tras Fuster, que

MUNDIAL MOTOS MONTMELÓ



Lorenzo completa la remontada y Márquez se despide del Mundial

A un solo punto está ya en la clasificación general de MotoGP el mallorquín Jorge Lorenzo de su compañero en Yamaha, el italiano Valentino Rossi, tras vencer en el Gran Premio de Cataluña,

disputado en Montmeló. Lorenzo, que venía de ganar las tres pruebas anteriores, completa así una remontada épica que deja abiertas todas las posibilidades en lo que resta del certamen,

que aún es mucho: 11 carreras. Mucho, aunque no le parecerá tanto a Marc Márquez, pues el piloto de Honda volvió a cometer un error –se cayó en pleno duelo con Lorenzo– y salía del

circuito catalán con otro '0', lo que deja en 69 su casillero y parece alejar al vigente campeón de la lucha final. La segunda plaza fue para Rossi, mientras que Pedrosa completaba el podio. En el resto de categorías, triunfo del francés Johann Zarco en Moto2 y del británico Danny Kent en Moto3.



▲▲ Sobre estas líneas, el Lancer de García, tercero absoluto. Arriba, el 911 de Ares.

tiene 182,5–, ganó dos de los nueve tramos disputados, y al final sacó 3 minutos y 45 segundos a Sergio Vallejo –que ganó siete especiales–, segundo con otro 911. Tercero fue Cristian García, con un Mitsubishi Lancer.



◀◀ Dos españoles en el podio de MotoGP: Lorenzo, que lograba su cuarta victoria consecutiva, y Pedrosa, que fue tercero. Pero Rossi, segundo, sigue siendo líder.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like D GRAND C4 PICASSO BlueHD1 150 Airream, G DUSTER Laureate TCE 125 Sp, D SANDERO Ambiance dCi 75 Sp, etc.



Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Dirección: Casco de la Estación, 2000 Madrid. Teléfonos: 916510100. www.ds.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like DS 31.6 e-Hi 90 ETG6 Style 2p, DS 31.6 e-Hi 90 Style 2p, etc.



Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufino, 81 28020 Madrid. Teléfonos: 910333100. www.dacia.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like D SANDERO Ambiance dCi 75 Sp, D SANDERO Laureate dCi 75 Sp, D SANDERO Ambiance 1.2 75cv Sp, etc.



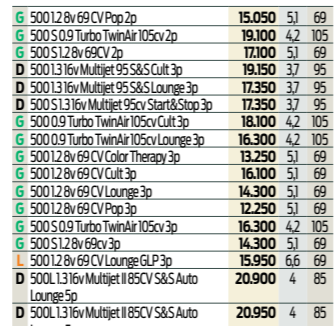
Importador: Ferrari Motorcars S.p.A. P.O. Casarville, 51 39046 Marostica. Teléfonos: 0445/151480. www.ferrari.com

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like G 458 Italia 2p, G 458 Spider 2p, G CALIFORNIA T 2 plazas 2p, etc.

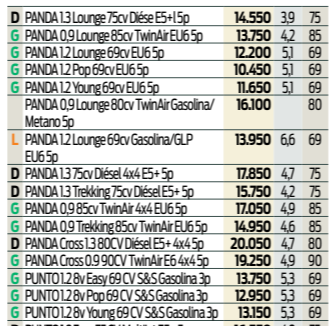


Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,000 28890 Madrid. Teléfonos: 916853700. www.fiat.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like D 500 I 1.6v Multijet 95 S&S Cult 2p, D 500 I 1.6v Multijet 95 S&S Lounge 2p, etc.



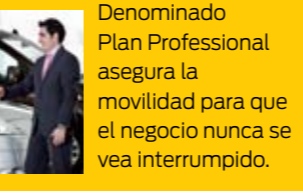
Denominado Plan Profesional asegura la movilidad para que el negocio nunca se vea interrumpido.



El plan específico de renting que proporciona la compañía del grupo BNP Paribas a los que tienen en el vehículo su herramienta de trabajo supone un importante apoyo.

ARVAL

MODALIDAD PARA COMERCIALES El plan específico de renting que proporciona la compañía del grupo BNP Paribas a los que tienen en el vehículo su herramienta de trabajo supone un importante apoyo.



Denominado Plan Profesional asegura la movilidad para que el negocio nunca se vea interrumpido.

SEAT Descuentos para buenos estudiantes

La marca española anima a los miles de estudiantes que este año se enfrentan a la Selectividad con rebajas en la compra del coche. Los descuentos son proporcionales a la nota obtenida en la prueba de acceso a la universidad y para poder beneficiarse sólo hay que acreditar en el concesionario las notas conseguidas. En función de ellas se obtiene un descuento en cualquier modelo Seat que va de los 200 euros de las calificaciones de 5 a 5,9 hasta los 600 euros



Un Ibiza por un año para el mejor

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a wide variety of car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains vehicle listings for Mazda, Lexus, and Maserati.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains vehicle listings for various brands including Audi, BMW, Mercedes, etc.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like SLK 55 AMG 2p, COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN Sp, and MINI COOPER D CABRIO 2p.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like QASHQAI 1.2i DIG-T S&S VISIA 4x2 Sp, CORSA 1.0 Turbo Start/Stop Excellence 5p, and INSIGNIA 2.0CDTI ecoFLEX Star&Stop 140.

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

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

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 Kiroa DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop I-Tech 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop I-Tech DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop I-Tech Kiroa 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style 5p		40.620	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p		42.720	5,9 177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop 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	

SSANGYONG Llegar el Tivoli, un SUV muy urbano

En el segmento de los pequeños SUV de corte urbano se instala este vehículo completamente nuevo, que es el primer SUV urbano coreano y destaca por su muy atractivo precio. Rompe con el pasado de la marca por aspectos como la calidad, el confort y la tecnología y ya está disponible con el propulsor

e-XGI de gasolina, de 128 caballos, asociado al cambio manual de seis marchas y tracción delantera. En un par de meses llegará el e-XDI diésel, con 115 caballos, que añadirá en su oferta la tracción 4x4 y el nuevo cambio automático. Todo ello ofreciendo un habitáculo y maletero de los más generosos de su segmento

1.000 euros de rebaja sobre un precio muy atractivo



PRECIOS

1.6e-XGI 4x2 Line	15.900 €
1.6e-XGI 4x2 Premium	17.900 €
1.6e-XGI 4x2 Limited	19.500 €
1.6e-XDI 4x2 Premium	19.000 €
1.6e-XDI 4x2 Limited Auto	22.500 €
1.6e-XDI 4x4 Premium	21.000 €
1.6e-XDI 4x4 Limited Auto	25.000 €

sensores de presión de neumáticos, climatizador de dos zonas, cámara de visión trasera, sistema de apertura y arranque sin llave y pantalla táctil de 7 pulgadas

y una de las mejores relaciones entre calidad, precio y equipamiento. No le falta techo solar, siete airbag,

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

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



¿EL START/STOP ES EFECTIVO EN PARADAS CORTAS?

Carlos Miguel Esteban

El sistema Start/Stop es un elemento que se ha extendido como la pólvora entre los vehículos nuevos. No dudo de su efectividad de cara al consumo pero mi duda es saber si es efectivo cuando las paradas son muy cortas, de apenas unos segundos. Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues la verdad es que no todo el mundo se pone de acuerdo sobre este tema. Es cierto que a priori al arrancar se produce un mayor consumo y si el tiempo es tan corto entre las paradas quizás no merezca la pena. Para ello en todos los modelos existe un mando en el que lo podemos desconectar el sistema.

Pensamos que aunque no sea del todo efectivos en paradas tan cortas, la efectividad del Start/Stopo tiene que medirse con datos más amplios, cuando las paradas superan los 20 segundos, lo que es muy habitual en ciudad, y donde el ahorro sí que es considerable.

Detenerse cada dos segundos es más propio de una larga retención, en el que paramos y retomamos la marcha de inmediato. En ese escenario quizás sea aconsejable desconectar el sistema, ya que, además de no ser tan efectivo, resulta algo molesto, si bien es cierto que el arranque se produce de una manera cada vez más suave en muchos modelos, como los automóviles del grupo PSA.

VOLKSWAGEN UP! O HYUNDAI i10, DOS GRANDES UTILITARIOS

Pedro García

Mi hija tiene 20 años y acaba de sacarse el carné de conducir. Estamos pensando en comprar un coche para que vaya a la facultad y para su uso personal. Al principio pensamos en un vehículo de segundo mano pero al final nos hemos decidido por uno nuevo debido a las atractivas ofertas que hemos visto. Nos gustan el Hyundai i10 y el VW up! Sería con el motor más modesto. ¿Cuál es su opinión sobre estos dos vehículos? Muchas gracias.

RESPUESTA

Seguramente sean dos de los vehículos utilitarios que mejor nota global sacan en su segmento.

Suponemos que habréis acudido a sendos concesionarios para conocer de cerca a estos dos modelos e, incluso, dar una pequeña vuelta. Y estamos seguros que, razones estéticas al margen, os costará decidirlos.

Si el vehículo es para tu hija en un ámbito, imaginamos, mayoritariamente urbano, comentarte que el Volkswagen up! tiene la posibilidad de elegir una variante de tres puertas, mientras que el Hyundai i10 sólo se ofrece con carrocería de cinco. Otro detalle es que este último está homologado para cinco plazas, por cuatro de alemán. En cuanto a la capacidad del maletero ambos son prácticamente un calco.

Lo cierto es que el i10 es un vehículo muy agradable,

está muy bien rematado a nivel de calidad y resulta muy confortable en el día a día. El up! ofrece un tacto general de coche más grande de lo que realmente es, pero resulta más sobrio en su terminación.

El motor de acceso en ambos casos es un 1,0 litros tricilíndrico, de 60 CV en el VW y 66 en el Hyundai. Es más elástico en el up!, las prestaciones son muy similares, lo mismo que los consumos, aunque algo superiores en el i10 debido también a su mayor peso. El cambio es manual de cinco relaciones, pero el up! también ofrece una caja automática de cinco velocidades que facilita las cosas en el día a día.

El precio de salida es algo superior en el Hyundai, pero la campaña de descuentos es más agresiva y la garantía cubre cinco años.

Nos gusta más el motor del up!, pero el i10 es un vehículo quizás más redondo...



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

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PLATAFORMA MQB O TECNOLOGÍA MQB?

Javier Díaz

Pues quizás no hayamos sabido separar ambos conceptos con claridad, aunque en la presentación internacional del Skoda Fabia ya señalamos en nuestra toma de contacto que este vehículo no nace desde la plataforma modular transversal (MQB) del Grupo Volkswagen, que sí utiliza, por ejemplo, el Octavia. Sin embargo, también comentamos que sí que

puede incorporar tecnologías y asistentes en materia de seguridad que sí llevan los modelos MQB, como el freno multicolidión o un detector de fatiga del conductor.

¿CUÁNTO PESA LA PINTURA DE UN VEHÍCULO?

Antonio Medina

Nos ha sorprendido realmente tu curiosidad y no ha sido fácil encontrar una respuesta. Lógicamente el peso de la pintura en un vehículo depende del

tamaño de éste y de las capas que se le aplique. No es la misma la empleada en un Smart fortwo que en la Clase S de Mercedes. Como dato, para que calcules, te podemos decir que la pintura que protege y adorna la carrocería de una Mercedes Vito pesa 40 kilos. Está formada por varias capas: el fosfatado, la imprimación por inmersión cataforética, el aparejo y el esmalte de acabado. A pesar de todas esas capas, la suma del espesor medio es de 0,1 milímetros.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO UTILIZAR LA PLAZA DE GARAJE PARA ALMACENAR CAJAS MIENTRAS NO TENGA COCHE?

En primer lugar hay que estar a lo establecido en el título constitutivo o los estatutos de la comunidad. La última jurisprudencia viene entendiendo que a menos que se prohíba expresamente, no habría inconveniente en guardar cosas relacionadas con el vehículo, tales como herramientas, repuestos, etc... Lo que no podrá hacerse nunca es guardar material inflamable que pueda suponer un peligro. Tampoco pueden hacerse obras en elementos comunes que modifiquen la configuración de la plaza. Ni tampoco podrá uno extralimitarse, molestando al resto de propietarios al salirse de los límites de la misma.



CON LA NUEVA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL, ¿CUÁL ES LA SANCIÓN POR EL USO DE INHIBIDORES DE RADAR?

Como ya explicamos en anteriores ediciones, los inhibidores son aquellos sistemas que interfieren la señal del radar, impidiendo su correcto funcionamiento. Por ello, con la reforma de la Ley que ha entrado en vigor y, por tanto, es aplicable, desde el pasado día 9 de mayo, quienes cometan este tipo de infracciones, consistentes en llevar en el vehículo un inhibidor de radares, serán sancionados con multa de 6.000 euros y la pérdida de 6 puntos.

BUENA PREGUNTA

HABRÍA QUE CONSULTAR LAS ORDENANZAS MUNICIPALES Y AL SEGURO

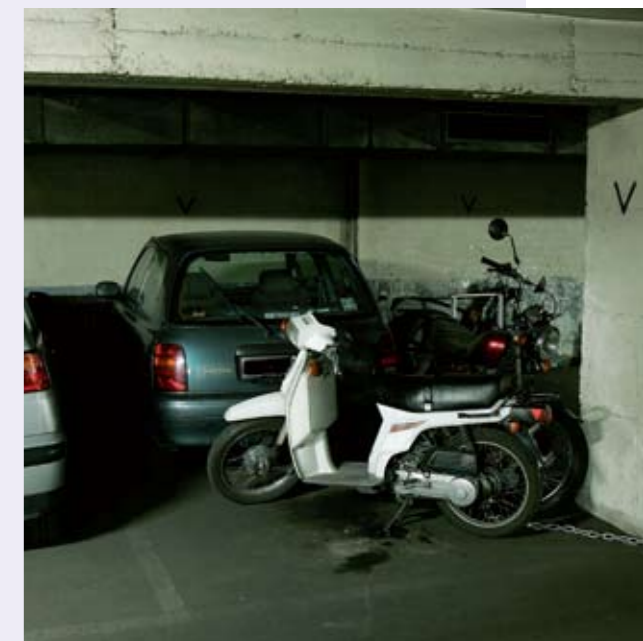
¿Es legal que me impidan aparcar un coche y una moto en la misma plaza si está dentro de la delimitación?

RESPUESTA

La última jurisprudencia viene siendo más proclive, si los estatutos no lo prohíben expresamente, a permitir el uso del elemento privativo según su función, pero lógicamente no debe molestarse a otros propietarios, ni invadirse zonas comunes.

Ahora bien, también hay que consultar las ordenanzas municipales al respecto por si lo prohibieran.

Y desde luego es muy conveniente consultar la póliza del seguro y en su caso hacerles una consulta solicitando respuesta por escrito, ya que no deja de suponer una agravación del riesgo, la existencia de más vehículos en el garaje de la comunidad, que podría dar lugar a que, en caso de siniestro, la compañía redujera la indemnización fijada.



DESDE DAR AVISO A LA COMUNIDAD HASTA AVISAR A UNA GRUA PRIVADA

¿Qué puedo hacer si un vecino aparca su coche en mi plaza de garaje?

RESPUESTA

Entendemos que lo adecuado es utilizar primero la vía del art. 7-2 de la Ley de Propiedad Horizontal, ya que se puede considerar como una actividad molesta. Los pasos serían dirigirse al presidente para que le requiera para que cese en su actitud. Este requerimiento debe ser fehaciente, de modo que permita tener constancia de su recepción por el vecino molesto. Si continuara igual, la comunidad podría decidir en junta por mayoría demandarle.

Teniendo ya una sentencia judicial favorable, si sigue aparcando indebidamente se podría proceder contra él por delito de desobediencia y

también utilizar la vía del 710 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que recoge la posibilidad de que el juez le imponga multas por el incumplimiento de la resolución judicial.

La posibilidad de que las comunidades de propietarios aprueben el establecimiento de sanciones económicas para los propietarios que aparquen indebidamente, no es unánimemente aceptada por la doctrina.

Tampoco se puede recabar los servicios de la grúa municipal, ya que la policía no puede intervenir al ser algo que entra dentro del ámbito privado de la comunidad.

Lo que sí puede resultar factible es que la comunidad apruebe en junta que si se dan este supuesto de que un vecino aparque indebidamente se puedan recabar los servicios de una grúa privada que retire el vehículo, corriendo el vecino incumplidor con el gasto.

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

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

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

MERCEDES 500 SL EL MÁXIMO LUJO EN DESCAPOTABLE



victoria en el Rally Acrópolis, por delante de Kankkunen y Biasion y mostraba a las claras que ahí había un futuro campeón del mundo... Lo mismo que demuestra su hijo hoy en la Fórmula 1.

Aquella semana también se celebraba un aniversario, en concreto el centenario de Peugeot desde que en 1890 Armand Peugeot vendiera el primer 'quadriciclo' con motor de dos cilindros. Una celebración que tendría lugar en Sochaux, en la primera edición de la Aventura Peugeot.

Una de las novedades de la semana era uno de los modelos más recordados de aquellos años 90, el Opel Calibra. Un deportivo de espectacular y aerodinámica silueta que conducíamos por primera vez esta semana en su versión 16 válvulas con 150 caballos de potencia.

Llegando al verano, las pruebas tenían que ver con dos descapotables de ensueño pues además de su carrocería atrayente de por sí, sumaban el encanto de pertenecer a dos marcas con mucha historia y muchos seguidores. Hablamos de Alfa Romeo y Mercedes.

De la firma italiana probábamos el Spider, todo un clásico, del que llegaba su última actualización. El heredero del coche de la película 'El Graduado' contaba en esta ocasión con un motor de 126 caballos. Su clásica capota de lona y su estética eran puntos fuertes. Y los más flojos eran las reacciones del eje trasero, la posición de conducción o el pequeño maletero.

El descapotable de Mercedes era cualquier cosa menos pequeño. Hablamos del 500 SL, un imponente modelo de 326 caballos que era el culmen de los cabrios de la marca de la estrella. De este modelo

Nº 347

16 JUNIO 1990

La portada



La portada de la semana mostraba las principales novedades para el verano. Por un lado el impresionante Opel Calibra y por otro las pruebas de dos descapotables para soñar: Mercedes 500 SL y Alfa Romeo Spider.

que costaba más de 13 millones de pesetas, destacábamos su potencia, rigidez y seguridad. Y por ponerle peros hablábamos de la suspensión opcional, dura, o del molesto montante al entrar al coche. Pequeños defectillos para un coche tremendo.

Y de cara al verano, publicábamos un Extra con informaciones útiles para todos aquellos que ya estaban preparando las vacaciones: el estado de las carreteras, los controles de alcoholemia, consejos para el uso y la instalación de aire acondicionado en tu coche... Y un recorrido por algunos de los coches más espectaculares de la historia reunidos en la colección Barclay Fascination Cars.

Carlos Sainz ya gana

Un momento histórico se contaba en la revista de esta semana de 1990, la primera victoria de un español en el Mundial de Rallys, en concreto en el Acrópolis. Carlos Sainz, con su Toyota, abría así una senda de triunfos en cuatro ruedas y se convertía en pionero del automovilismo español. Hoy su hijo, sigue manteniendo el apellido Sainz entre los elegidos.

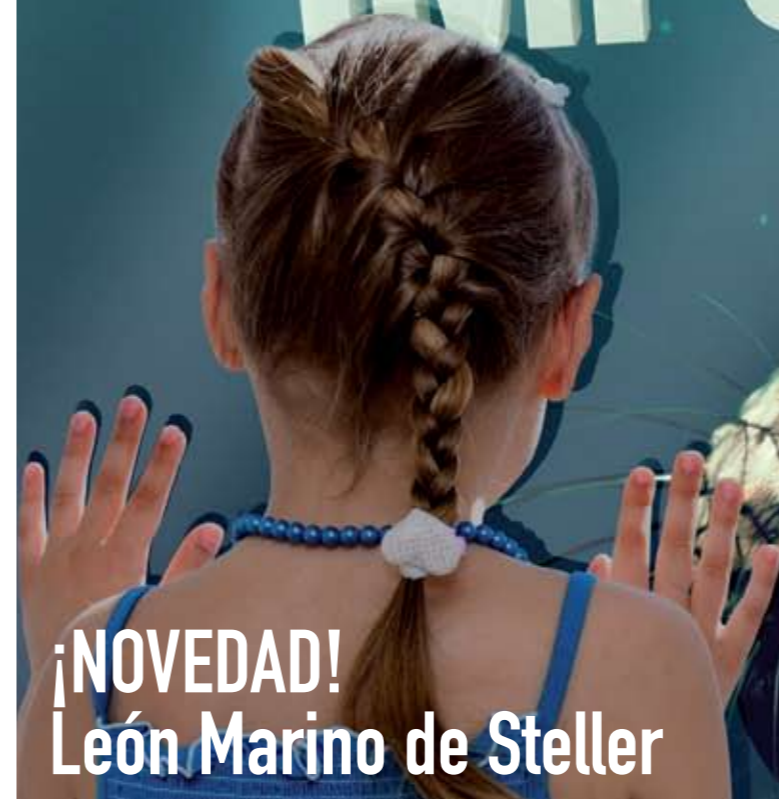
Merece la pena la lectura del editorial de esta revista, en el que Alberto Mallo contaba la conversación con un empleado de Correos para poner un telegrama a Carlos Sainz, por su primera victoria en el Mundial de Rallys, una disciplina que en aquel

1990 empezaba a tomar auge en España de la mano de este madrileño que se ha convertido, como en tantas otras disciplinas deportivas españolas en un pionero, abriendo un camino por el que después llegaron muchos otros. Sainz certificaba su

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



SAL DE LA RUTINA.



ABC  COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 2015

CITROËN C4 CACTUS. EL CROSSOVER CON MÁS COLOR.

Corre que no llegas. Corre que ya están todos. Entra, habla, sal. ¿Otra reunión? Sala 2.2. Está ocupada. Sala 2.3, también. Nos reunimos en mi despacho. Nos reunimos después de comer. Tenemos que ir a una reunión. Sube. Baja. Saca la presentación. Guarda la presentación. Nos reunimos mañana. Ok mañana, pero hoy me voy. Me voy lejos. A la primera montaña que se cruce en mi camino y me reúno con el pájaro carpintero y la cabra montesa. Seguro que tienen mucho que decirme.

MES CACTUS

RESERVA TU PRUEBA 24 HORAS: www.citroen.es

CITROËN C4 CACTUS
PURETECH 82 FEEL EDITION
por **12.900€***

- PANTALLA TÁCTIL DE 7"
- PROTECTORES AIRBUMP®
- CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO
- 6 AIRBAGS
- LLANTAS DE ALEACIÓN DE 17"

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

   citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL *PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Edition (impuestos, transportes, oferta y Plan Pive 8 incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA Finance. Oferta válida hasta final de mes en los puntos de venta participantes, en Península y Baleares. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.100€. Modelo visualizado igual al presentado. Condiciones en www.citroen.es
(1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

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



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3, 1 - 4, 7/82 - 107