

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

AL VOLANTE:  
FIAT 500, SEAT  
ALHAMBRA,  
SMART FORTWO  
DCT



Un día de prueba con los lectores:  
Manuel San Martín y Diego Gutiérrez  
descubren los Volkswagen eléctricos



Nº 1.651  
Del 21 de julio al 3 de agosto  
de 2015

## EL NUEVO RENAULT MÉGANE AL DESCUBIERTO

A la  
venta en  
enero

- Nuevo motor dCi de 160 CV
- Nueva plataforma más ligera

Exclusiva



## Mazda CX-3

Prueba

1.5 Skyactiv-D

Mucho más que diseño

## Honda HR-V

Al volante

Compacto por fuera,  
sorprendente por dentro



Consumo promedio: desde 3,9 hasta 5,9 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: desde 104 hasta 137 g/km.

**BMW EFFICIENTDYNAMICS**  
MENOR CONSUMO. MEJORES PRESTACIONES

Nuevo BMW Serie 2  
Gran Tourer

900 357 902  
www.bmw.es



¿Te gusta conducir?



# BIENVENIDO A LA FAMILIA

## NUEVO BMW SERIE 2 GRAN TOURER

Elegir significa descartar, o no. Ahora puedes quedarte con todo lo que quieres con el nuevo BMW Serie 2 Gran Tourer, el primer monovolumen de hasta 7 plazas de BMW. Con un increíble espacio interior con el que podrás elegir cualquier plan gracias a su espacio totalmente modulable o a su amplio maletero. Además, con el diseño más deportivo y la última tecnología a tu servicio. Porque ahora puedes tenerlo todo en un coche familiar, y BMW.

entre nosotros



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## No baje la guardia

Más allá de las estadísticas, de lo que se trata es de que todos entendamos que con nuestro comportamiento somos responsables y podemos mejorar las cifras de la siniestralidad.

Somos muchos los que a estas alturas no logramos entender cómo el 23 por ciento de los fallecidos que circulaban en turismo o furgoneta, no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del accidente. Un hecho que según las recientes estadísticas de 2014, de la Dirección General de Tráfico (DGT), supone 194 fallecimientos entre vías urbanas e interurbanas. Tampoco es fácil aceptar que a bordo de las furgonetas perdieran la vida 100 personas, 48 más que el año pasado. Otro dato preocupante, producto de la tan manida crisis, es tener un parque móvil cada vez más envejecido y obsoleto en el que la edad media de los coches accidentados está en torno a los 13 años. Especialmente si tenemos en cuenta que 3,3 millones de vehículos que circulan por las carreteras no tienen pasada la ITV. Además están las distracciones con o sin móvil, la fatiga, el cansancio al volante y la somnolencia que provoca que un 32 por ciento de los conductores se salgan de la vía y tengamos 548 fallecidos en 2014. Según un estudio de la Fundación del Comisariado del Automóvil (CEA), seis de cada diez automovilistas han sufrido un microsueño la volante. En cuanto a los peatones, fallecieron por atropello mortal 310 personas, lo que supuso un 18 por ciento del total de las víctimas de tráfico.

Por eso me niego a entrar en los grandes números de la DGT y tratar de juzgar la lamentable pérdida de 8 víctimas más de una fría estadística. Eso ya lo publicamos cuando el Ministerio del Interior anunció un descenso de la siniestralidad en enero y nosotros hablamos de maquillaje. Aquí y ahora de lo que se trata es de que todos entendamos que con nuestro comportamiento somos responsables y podemos mejorar las cifras de la siniestralidad. No olviden que según datos de la DGT entre los meses de junio a septiembre, se concentra el 40 por ciento de los fallecidos en carretera. Por eso, con todos estos datos, la reflexión obliga a no bajar la guardia y disfrutar de los viajes de vacaciones.

visto en internet

## LOS LECTORES PRUEBAN LOS VOLKSWAGEN ELÉCTRICOS

Los seis ganadores del concurso 'Enchúfate a la nueva deportividad de Volkswagen' ya han vivido la jornada de pruebas en el INTA con los Volkswagen e-up!, e-Golf y Golf GTE. Un día intenso en el que pusieron a prueba, en diferentes tests, la capacidad de cada uno de los modelos de la gama más ecológica del fabricante alemán, desde la capacidad de retención y recarga de las baterías del e-up! al comportamiento en un esalon del e-Golf o las prestaciones que es capaz de alcanzar el Golf GTE cuando combina la potencia de sus dos motores.

Y a partir de esta semana, los participantes en este día nos van a contar su experiencia con unos coches que a todos ellos les han sorprendido y les han demostrado que esta tecnología que en muchas ocasiones pensamos que es de

futuro, tiene mucho más de presente gracias a unos modelos que no sólo son ecológicos, sino también divertidos de conducir.



Si quieres saber más de la jornada con los VW eléctricos en...  
[www.m16.in/2039](http://www.m16.in/2039)



no te lo pierdas

## LAS 7 RAZONES DE KIA

Kia es una de las marcas que más ha evolucionado en los últimos tiempos, y que ha alcanzando un mayor éxito comercial en nuestro mercado gracias a una gama de productos que combina tecnología, diseño, eficiencia, deportividad... Y, por supuesto, una garantía de 7 años que ninguna otra marca se ha atrevido a ofrecer. Ese número nos da la excusa para buscar siete 'motivos'—desde la tecnología a la versatilidad o del consumo a la deportividad—para decantarse por un modelo de la marca coreana.



Síguenos en...



@motor16



/Motor16

Motor16.tv  
Motor16

## HASTA EL 3 DE AGOSTO

Este número 1.651 permanecerá en el kiosco del 21 de julio al 3 de agosto. El flujo de información se reduce en verano y Motor 16, al igual que otras publicaciones del sector, se ajusta a esa situación. Pero el 3 de agosto volveremos con nuevos temas en los que ya estamos trabajando. Y mientras, podéis seguir informados visitando nuestra web

[www.motor16.com](http://www.motor16.com)

### EN PORTADA

8

#### RENAULT MÉGANE

## Vuelve a la batalla

Se presenta en el Salón de Fráncfort de mediados de septiembre y se pondrá a la venta a principios de 2016. La cuarta generación del superventas Mégane ha



adelgazado, es más eficiente y todavía más seguro. Y será uno de los compactos más completos en conectividad.

### CUATRO RUEDAS

10

#### MAZDA CX-3 1.5 SKYACTIV-D

## Apunta muy alto

El último SUV compacto en llegar al segmento más 'divertido' del mercado es este CX-3 de Mazda, que aquí probamos en su versión más recomendable para el gran público: motor diésel y tracción delantera. Agrado, calidad, confort, buen comportamiento y bajo consumo son algunas de las principales virtudes de un modelo que apunta muy alto.

18

#### HONDA HR-V

## Un todocamino sorprendente

Con una longitud de 4,29 metros y en un alarde de aprovechamiento del espacio, el nuevo Honda HR-V consigue ofrecer más hueco para los pasajeros y más maletero que incluso rivales de tamaño muy superior. Es una de sus ventajas, aunque el todocamino compacto de Honda también recurre a otros argumentos de peso.



### CUATRO RUEDAS

24

#### SEAT ALHAMBRA

## Los cambios, dentro

**El nuevo Alhambra de Seat aporta pocos cambios estéticos pero muchos de calado en lo referente a equipamiento, conectividad, tecnología o seguridad. El coche ya está a la venta con precios muy competitivos y con una gama de motores que se adaptan a la normativa Euro6 para lo que mejoran sus consumos y también la potencia que ofrecen.**

24

#### SMART FORTWO Y FORFOUR DCT

## Gran cambio

Smart introduce el cambio de doble embrague 'DCT' tanto en el fortwo como en el forfour, una caja de seis velocidades que goza de un funcionamiento suave y refinado, y que, incluso, reduce el consumo.

26

#### KIA

## 7 razones para elegir un Kia

La marca coreana abrió fuego en el sector ofreciendo siete años de garantía. Un plazo que se ha convertido en seña de identidad y que nos sirve como excusa para buscar siete razones: espacio, consumo, tecnología, deportividad, equipamiento/calidad y versatilidad - para elegir un modelo de la marca coreana.

### +INTERESANTE

34

#### UN DÍA DE PRUEBAS CON LOS VW ELÉCTRICOS

## Los lectores, asombrados

Tras la jornada de pruebas con la gama eléctrica de Volkswagen, los seis concursantes han quedado sorprendidos de las posibilidades y del comportamiento de

### CUATRO RUEDAS

20

#### FIAT 500

## La leyenda se pone al día

**58 años después del nacimiento de un modelo capaz de revolucionar a todo un país, Fiat aprovecha para renovar su incombustible 500, que seguirá siendo un objeto de culto al alcance de todos, pero con una nueva imagen y opciones de personalización infinitas. No hay grandes cambios en su eficiente gama de motores.**



unos modelos que no sólo son eficientes; también son muy divertidos de conducir. Manuel San Martín y Diego Gutiérrez nos cuentan cómo fue su experiencia.

### DE CARRERAS

38

#### FÓRMULA 1

## Previo G. P. de Hungría

La carrera de Hungaroring va a poner fin a la primera parte del campeonato, donde Mercedes ha dominado incluso con más

que en 2014, Ferrari y Williams luchan entre sí en la distancia por ser alternativa a la escudería alemana. Entre los españoles, McLaren y Fernando Alonso quieren olvidar el complicadísimo inicio de temporada. Carlos Sainz seguirá demostrando su valía y Roberto Merhi seguirá carrera a carrera asentándose en la categoría.

### SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

### De principio a fin

En portada	8
Cuatro ruedas	10
La semana	30
+ Interesante	34
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

### Busca tu marca

FIAT	20
HONDA	18
KIA	26
MAZDA	10
RENAULT	8
SEAT	22
SMART	24
VOLKSWAGEN	34

66

#### EL RETROVISOR

## Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45

#### Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

#### EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

#### Director general:

Alfonso J. Nieto - [ajnieto@motor16.com](mailto:ajnieto@motor16.com)

#### DIRECTOR:

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

#### Subdirectores:

Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

#### Redactora jefe:

María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)

#### Diseño:

Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto: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](mailto:publicidad@motor16.com)

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

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](mailto:motor16@motor16.com)

#### Distribución:

Grupo Distribución Editorial

Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD



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



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





# SAL DE LA RUTINA.



ABC 2015 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.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

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"

**MES CACTUS** RESERVA TU PRUEBA 24 HORAS: [www.citroen.es](http://www.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](http://www.citroen.es) (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en [www.citroen.es](http://www.citroen.es). Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 28007 Madrid. CIF: A-82844473 CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,7/82 - 107

 [citroen.es](http://citroen.es)

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





FOTOS  
ESPIA

◀ El Mégane sometido a un camuflaje especialmente riguroso ha sido cazado y retratado en carreteras del sur de España.

EL ACTUAL  
Desde 2008, con 'restyling' en 2014

La trayectoria de un coche pasa por diferentes procesos que permiten ir alargando su vida comercial. Y hay dos bien diferenciados. Por un lado lo que llamamos comúnmente 'restyling' y lo que recibe el nombre de nueva generación. El Mégane 3 se lanzó en 2008 pero recibió un lavado de cara en 2012 y otro en 2014. Ahora llega una nueva generación que estrena incluso plataforma.



# Más ligero, eficiente e y seguro

Se presenta en el Salón de Fráncfort de mediados de septiembre y se pondrá a la venta a principios de 2016. La cuarta generación del superventas Mégane ha adelgazado, es más eficiente y todavía más seguro. Y será uno de los compactos más completos en conectividad.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Fotos: Carlos García | Retoque: Álvaro Gª Martins

Si la cara del Kadjar te ha convencido es muy probable que el nuevo Renault Mégane te guste. Porque como no podía ser de otra forma, la cuarta generación del compacto francés va a heredar los rasgos más importantes de su versión todocamino. El Mégane 4 se presentará oficialmente en el Salón de Fráncfort en septiembre y se pondrá a la venta en España a comienzos de año.

El nuevo Mégane se parecerá al Kadjar por fuera, pero también por dentro ya que heredará no sólo la plataforma

CMF desde la que parte el coche, sino también mecánicas, equipamientos de seguridad, sistemas de conectividad... La plataforma común permite ahorrar costes pero también algo tan importante como es el peso. Y es que a menor peso del conjunto, mayor eficiencia, menor consumo y emisiones, mejor comportamiento y mayor fiabilidad.

Pero para lograr un modelo realmente eficiente teniendo enfrente a grupos automovilísticos que se han tomado tan en serio la reducción de consumo como por ejemplo Volkswagen o PSA, la reducción de peso no va a ser suficiente y

tendrá que ir acompañada de unas mecánicas afinadas al máximo. Sin problemas. Renault, o mejor dicho la alianza Nissan-Renault, con algún empujoncito que otro de Mercedes, ya las utiliza o las tiene en desarrollo y las incluirá en la oferta del compacto. Un Mégane que con el tiempo ha ido cediendo terreno a rivales tan competitivos como el VW Golf o el Seat León. Pero si se cumple punto por punto el pliego de condiciones que se ha impuesto la marca francesa, el Mégane podría convertirse en un serio rival que no tardaría en recuperar el trono perdido.

A nivel mecánico el Renault Mégane 4 va a seguir utilizando algunos de los motores del Mégane actual que también ha heredado el Kadjar. En gasolina habrá seguro un TCE de 130 caballos aunque probablemente se ofrezca también el de 115 caballos. Y en diésel la oferta comprenderá inicialmente un propulsor dCi con 110 ó 130 caballos, aunque más adelante este motor de 1,6 litros de cilindrada que tan buenos resultados está dando en la alianza, recibirá una nueva variante TwinTurbo de 160 caballos

que promete convertir al nuevo compacto francés en un GTI diésel con consumos muy bajos. Por supuesto el nuevo Mégane estará disponible con cambio manual y con el cambio automático de doble embrague EDC. Y el sistema Stop/Start o el modo ECO de conducción no faltarán en esa extensa lista de ayudas para rebajar el consumo, ya casi una obsesión entre los fabricantes.

Alerta por cambio involuntario de carril, frenada de emergencia asistida, reconocimiento de señales de tráfico, detector de ángulo muerto... el nuevo Mégane será más seguro, pero también estará mejor conectado al mundo exterior. Y eso será responsabilidad del nuevo sistema R-Link 2 con pantalla multimedia táctil de 7 pulgadas. Como ya ocurre en el Kadjar, el propietario de esta nueva generación del Mégane podrá configurar el cuadro de instrumentos digital eligiendo entre varios diseños y colores. Una forma de adaptar el interior a los gustos de un nuevo cliente más exigente, caprichoso y tecnológico.



FOTOS  
ESPIA

▲ El nuevo Mégane se sienta sobre la plataforma CMF compartida con el Kadjar o el Espace. Es de esperar que el comportamiento del nuevo compacto esté a la altura de lo que se espera para hacer frente a modelos tan eficaces como el VW Golf, el Seat León, el Peugeot 308 o el Ford Focus.



COLORES EL NUEVO MÉGANE OFRECERÁ UNA NUEVA PALETA DE COLORES MÁS VIVOS Y DIVERTIDOS. AUNQUE MANTENDRÁ LOS CLÁSICOS



EMISIONES DE CO<sub>2</sub>EMISIONES OFICIALES: **105** G/KMIMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

El segmento de los 'crossover' basados en utilitarios se está llenando como el camarote de los Hermanos Marx en 'Una noche en la ópera': parece que ya no cabe nadie más; pero al final, cabe. El último SUV compacto en llegar es este CX-3 de Mazda, que aquí probamos en su versión más recomendable para el gran público: motor diésel y tracción delantera. Agrado, calidad, confort, buen comportamiento y bajo consumo son algunas de sus virtudes, pero el completo equipamiento del nivel Luxury eleva el precio, las plazas traseras no destacan precisamente por su amplitud y las aptitudes 'off road' son bastante limitadas.

PRECIO **24.430 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Agrado general de uso. Confort y seguridad. Sensación de robustez. Consumo muy bajo. Disponible con tracción AWD. Precio con descuento: 22.630 euros.

EN CONTRA



No disponible con caja automática. Plazas traseras. Único diésel de la gama y con 105 CV. Borde de carga alto. No ofrece rueda de repuesto. Frenada algo larga.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

# El SUV pequeño de Mazda apunta alto

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

Mazda merodea últimamente por los alrededores del mercado 'premium' con sus productos más recientes, y aunque el fabricante de Hiroshima sigue militando entre las marcas generalistas, vehículos como el Mazda3, el Mazda6 o el CX-5

se han hecho un hueco en ese territorio intermedio donde también encontramos, por ejemplo, los principales modelos de Volkswagen. Sin embargo, con el CX-3 parecen haber ido un punto más allá, pues en relación a su tamaño, y en comparación con sus rivales directos, el SUV pequeño de Mazda no parece lo más 'premium' y

exclusivo que tiene a la venta el constructor nipón: por imagen, calidad percibida y tecnología, por ofrecer versiones con tracción delantera y total... De hecho, nos gustaría que ofreciese una gama de motores más amplia, pues en diésel hemos de conformarnos con este eficaz y silencioso 1.5 SkyActiv-D de 105 caballos, cuando en el seg-

mento que nos ocupa muchos de sus competidores no bajan de los 120 CV y llegan a 170.

Pero vayamos con el análisis de un CX-3 que, en líneas generales, tan buen sabor nos ha dejado. Decir, para empezar, que pese a su denominación deriva del Mazda2, con el que comparte plataforma. Pero si la longitud del citado utilitario

es de 406 centímetros, el CX-3 se va hasta 428, todavía lejos de los 456 del CX-5 –su 'hermano' mayor– pero claramente por encima de sus rivales más vendidos, como Renault Captur –412–, Nissan Juke –414–, Peugeot 2008 –416– o Suzuki Vitara –418–, también un recién llegado. Sin embargo, ese tamaño extra se dedica a 'dina-

mizar' la imagen con un morro más largo o un parabrisas muy tendido, y no a ofrecer un interior amplísimo, pues en ese capítulo el nuevo Mazda tiene luces y sombras. Las plazas delanteras están bien y el maletero cumple correctamente con sus 350 litros –empata con el 2008 y es algo más pequeño que el de Captur y Vitara–, pero

la segunda fila peca de angosta y complica la calificación de 'vehículo familiar' que sí merecen algunos de sus opositores. El Vitara, sin ir más lejos.

Porque con un conductor 'ibérico' de 1,75 al volante, detrás queda una cota longitudinal para las piernas de sólo 65,5 centímetros, por los 71 en el modelo de Suzuki, los 70 del

Peugeot 2008 o los 71,5 del Renault Captur. Y a eso debemos sumar una anchura también justa en la segunda fila: 125 centímetros, lo mismo que en el Captur pero menos que Vitara y 2008, con 128,5 y 130 centímetros, respectivamente. Además, el voluminoso túnel central –17 centímetros de alto por 20 de anchura en su ba-



▲ Buen maletero: 350 litros, y 1.260 abatiendo el respaldo 60:40. Pero el borde de carga queda muy alto y no hay rueda de repuesto.



105 CV BIEN APROVECHADOS  
**NOS GUSTARÍA QUE HUBIESE UN DIÉSEL MÁS POTENTE, PERO ESTE 1.5 SKYACTIV-D CUMPLE MUY BIEN: DE 0 A 100 KM/H EN 10,4 SEGUNDOS ESTUPENDO ACABADO**  
**NO SÓLO ES LA CALIDAD QUE SE VE O SE TOCA, TAMBIÉN ES LA ROBUSTEZ QUE SE SIENTE. POR EJEMPLO, AL CIRCULAR POR CAMINOS 'ROTOS' NADA VIBRA EN EL INTERIOR**



▲▲ La pantalla informativa Head-Up Display es de serie en el CX-3 Luxury, como la alerta de salida de carril LDWS. Y con el Paquete Travel conseguimos muchos asistentes más.



▲ Las butacas delanteras son cómodas, pero la zona alta del respaldo no sujeta demasiado. Detrás, mejor dos que tres, pues la anchura es justa –125 centímetros– y, sobre todo, hay poco hueco para piernas.



▲ El cambio tiene un magnífico tacto y queda muy a mano. A su lado va el mando multifunción, que controla la pantalla, también táctil.

se–incomodará a un hipotético quinto ocupante.

Pero las dimensiones no lo son todo, y los usuarios sin necesidades de espacio preferirán saber que el CX-3 contrarresta lo dicho con un habitáculo de diseño acertado que presume de materiales robustos y vistosos, bastantes huecos para colocar cosas y una correcta ergonomía: mandos a mano, instrumentación visible, cambio de marchas en el punto perfecto... Fieles a nuestro estilo, plantearemos tres críticas: la primera, que la guantera carece de luz, cerradura y climatización; la segunda, que el reglaje

en profundidad del volante va durísimo –tanto, que llegamos a dudar que pudiera ajustarse–; y la tercera –más subjetiva–, que no entendemos por qué tres toberas de aireación son circulares y la cuarta es una sencilla rejilla. Y ojo, porque en el nuevo MX-5 pasa lo mismo.

En cuanto al equipamiento, la versión Luxury probada tiene de todo –faros Full LED, navegador, tapicería de tela y cuero, encendido automático de luces, Head-Up Display, cámara de visión trasera, sensor de parking posterior...–, aunque con el nivel Style ahorraremos 2.635 euros y la dotación

de serie ya es completa: pantalla de 7 pulgadas, climatizador, ordenador de viaje, control de velocidad, asistencia a la frenada en ciudad SCBS, radio-CD con bluetooth, arranque por botón, cuatro elevallas eléctricas, respaldo trasero abatible 60:40 o unas llantas de aleación de 16 pulgadas más lógicas que las del Luxury, que trae neumáticos 215/50 R18. Estas son una delicia cuando afrontamos un tramo de curvas con buen asfalto, pues si ya el trabajo de la suspensión –comparte esquema con el Mazda2– es estupendo, con tanta goma sobre el asfalto y tan poco perfil el

tacto de conducción resulta exquisito. Incluso deportivo, pese a no tratarse de un coche muy energético. Sin embargo, las gomas ‘leen’ las irregularidades del firme y restan confort. Y esperábamos que eso fuese un inconveniente en conducción ‘off road’, pero ahí nos llevamos una grata sorpresa, pues el CX-3 resulta cómodo circulando por caminos, pues aísla bien al pasaje de los suelos pedregosos o rizados. Además, es en ese ‘agresivo’ escenario donde se aprecia la calidad de fabricación, pues todo se percibe robusto y bien ensamblado, como si de un vehículo ‘premium’



◀◀ A la izquierda del volante van algunos mandos, como el del control de tracción, la función de ahorro i-stop o la alerta de cambio de carril involuntario. Guantera grande, pero sin luz.

más caro se tratase. Conviene aclarar, no obstante, que hay poca altura al suelo –sólo 15 centímetros–, y que no estamos ante un SUV muy ‘aven-

turero’ fuera del asfalto, sobre todo con las llantas 18. Volviendo a la carretera, alabábamos antes la suspensión, que limita el balanceo y permi-

te enlazar curvas como en un turismo ‘bajito’. También merece buena nota la dirección, precisa y con sólo 2,7 vueltas, y para lograr un comportamiento perfecto sólo echamos en falta unos frenos con más mordiente. Los cuatro discos tienen buen tamaño, el coche no es pesado y hay goma de sobra, pero las distancias de detención se han alargado más de lo esperado, rebasando los 59 metros desde 120 km/h.

En cuanto al conjunto motor/cambio, combinar este diésel 1.5 de 105 CV y mucho par –27,6 mkg entre 1.600 y 2.500 vueltas– con una caja de seis

marchas de desarrollos bien elegidos da buen resultado. Nuestra unidad aceleró de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos, cuando al Vitaro de 120 CV con tracción 4x4 le medimos 12,1 segundos, y los 8 segundos invertidos en pasar de 80 a 120 km/h en cuarta son como para quitarse el sombrero. La guinda, un gasto real muy moderado, pues en nuestro recorrido mixto por ciudad, carretera y autovía se ha conformado con 5,6 l/100 km; y eso que en zona urbana no se activaba siempre el sistema de ahorro ‘i-stop’, que aplica a rajatabla sus excepciones de funcionamiento.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 SKYACTIV-D</b>
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	76,6 x 82,6
Cilindrada (c.c.)	1.499
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	14,8 a 1
Potencia máxima CV/rpm	105/4.000
Par máximo mkg/rpm	27,6/1.600-2.500

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,58
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,43
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	24,59
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	34,92
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	44,60
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	55,11
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

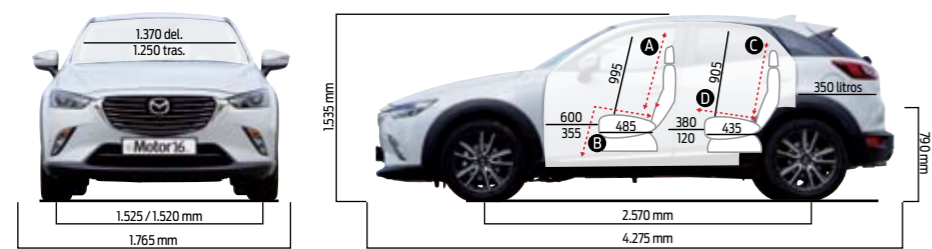
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 295 mm / Discos 281 mm

**SUSPENSIÓN**  
 Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora  
 Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/50 R18
Llantas, aleación	7,0J x 18"

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.275
Capacidad del depósito (l)	48
Coefficiente aerodinámico Cx	N.d.
Mantenimiento (km)	Cada 20.000 km

**MEDIDAS**



(A) Altura al techo delante 995 mm (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.085 / 840 mm (C) Altura al techo detrás 905 mm (D) Espacio piernas (máx.-mín) 815 / 555 mm

**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Cuentavueeltas	x		
Termómetro de agua		x	
Ordenador de viaje	x		
Regulador de velocidad	x		
Elevavinas eléctricos del./tras.	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x		
Retrovisor interior fotosensible		x	
Volante regulable altura/profund.	x		
Ajuste de altura asiento conductor	x		
Asiento posterior abatible 60:40	x		
Función de ahorro Stop&Start	x		
Asistente de arranque en cuesta	x		
Climatizador automático	x		
Pantalla táctil a color 7"	x		
Navegador	x		
Faros antiniebla delanteros	x		
Faros Full LED/lavafaros	x		
Sensor de parking trasero	x		
Sensores lluvia/oscuridad	x		

<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag conductor/acompañante	x		
Airbag rodilla conductor		x	
Airbag laterales delanteros	x		
Airbag de cortina del./tras.	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Kit de reparación de pinchazos	x		
Sensor presión de neumáticos	x		
Anclajes Isofix sillas infantiles	x		

**PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)**  
 Pintura metalizada: 450. Pintura metalizada Premium (Soul Red): 600. Pack Travel (control de luces de largo alcance HBC, faros direccionales AFLS, alerta de tráfico trasero RCTA, control de cruceo adaptativo MRCC, control de ángulo muerto BSM y frenada automática de emergencia SBS): 1.050. Pack White (tapicería de cuero blanco y asientos delanteros con calefacción): 800.



**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	177 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,4
1.000 m salida parada	32,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (10,1)
Recorriendo (metros)	178
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,2
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>	
	+ 3%
<b>RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV</b>	
	12,14

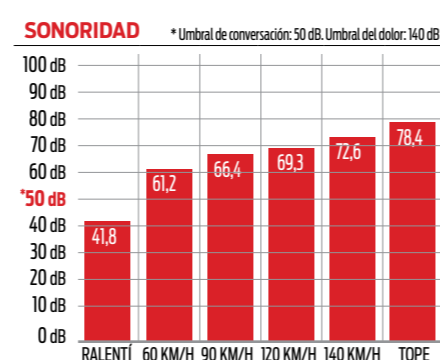
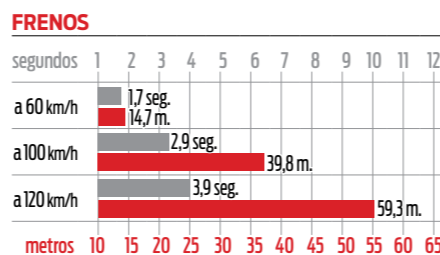
<b>CONSUMOS</b>	l/100 km	km/litro
-----------------	----------	----------

<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,2 km/h de promedio	5,6	17,9
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,3	18,9
En conducción rápida	8,9	11,2
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,7	14,9
A 140 km/h de cruceo	7,5	13,3

<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	5,6	17,9

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	807

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano	4,4	
Ciclo extraurbano	3,8	
Ciclo mixto	4,0	



# LAS GAFAS MÁS CARAS DEL MUNDO



**BUSCAR UNAS GAFAS EN LA GUANTERA MIENTRAS CONDUCES PUEDE COSTAR MUCHO**

Estas no son unas gafas de sol cualquiera porque buscarlas mientras conduces puede costar un accidente, un coste social de 1.400.000\* por cada muerte y un dolor incalculable a más de una familia.

UNA PEQUEÑA DECISIÓN PUEDE DESENCADENAR CONSECUENCIAS PARA TODOS

ENTRA EN WWW.LOSOBJETOSMASCAROSDELMUNDO.COM



\* LAS PRINCIPALES CIFRAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL - DGT 2013



EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP ACTIVE



	MAZDA CX-3 1.5 D 105 FWD STYLE	PEUGEOT 2008 BLUEHD1100 ACTIVE	RENAULT CAPTUR DCI 110 ZEN ECO2	SUZUKI VITARA 1.6 DDIS 120 GL 4X2
PRECIO (en euros)	21.795	19.140	20.860	19.410
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,0	3,6	3,7	4,0
ACEL. 0-100 KM/H (en segundos)	10,1	11,3	11,0	11,5
MALETERO (capacidad en litros)	350 / 1.260	350 / 1.194	377-455 / 1.235	375 / 1.120

NUESTRAS CONCLUSIONES

El mismo descuento de 1.800 euros que deja a la versión Luxury probada en 22.630 pone al CX-3 1.5 diésel con nivel Style en 19.995 euros, y ése es ya un precio muy atractivo si tenemos en cuenta el completo equipo de serie, la calidad general y el agrado. El Mazda juega la baza de su moderno motor, silencioso, ahorrador y enérgico, y de un toque de exclusividad que no hay en todos sus rivales. Buena compra.

Es más asequible que el Mazda, pero el acabado Active del 2008 no es tan completo como el Style del CX-3, y aunque el francés está bien hecho y rezuma robustez, su rival japonés parece más refinado. En campo saca ventaja el Peugeot, que tiene 16,5 cm de altura al suelo, y el 2008 también ofrece mejores plazas traseras. En maletero empatan, y el Peugeot acaba de estrenar un motor de gasto mínimo.

Tras mucho tiempo con el dCi 90 como única alternativa diésel, el Captur suma este dCi 110 que le permite competir en prestaciones. Y sin que el consumo aumente. Además, pone en juego una banqueta trasera corredera para modular el maletero entre 377 y 455 litros. El acabado no es su punto más fuerte, pero tiene 17 centímetros de cota al suelo y una gran relación entre precio y equipamiento.

La nueva generación del Vitara supone un giro radical, pues es menos 'TT' y más 'SUV'. Un cambio que le sienta bien al japonés, que destaca por su gran maletero, sus cinco buenas plazas o un consumo muy bajo pese a que su motor 1.6 DDIS de origen Fiat rinde 120 CV. Pero el acabado es mejorable, sobre todo por la calidad de los plásticos. La altura al suelo es de 18,5 centímetros, pero el uso 'off road' es muy limitado.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 6.108 euros. 48 plazos de 508 euros. El precio final aplazado es de 30.492 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,50 euros/km. Coste por km total: 0,63 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 340,45 euros/año. Seguro a todo riesgo: 515,88 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR

MAZDA

Mazda Automóviles España, S.A. C/ Manuel Pombo Angulo, 28. 28050 Madrid. Teléfono: 91 418 55 46

RED DE POSVENTA

85 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros

www.mazda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 25.930 EUROS



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

TRACCIÓN AWD Por sólo 1.800 euros más

Mientras que el motor 2.0 de gasolina de 120 CV se ofrece sólo con tracción delantera y el de 150 se vincula exclusivamente a la tracción total, con el diésel sí podemos elegir entre FWD y AWD. La segunda opción, de tracción total, cuesta 1.800 euros, y en condiciones normales envía par sólo al eje delantero. Pero la centralita, valorando condiciones del firme, tipo de conducción y 'previsión' de un posible patinamiento, puede



desviar par al tren trasero mediante el acoplamiento gradual del embrague multidisco del diferencial posterior, decisión en la que también influyen parámetros como temperatura exterior, presión del circuito de frenos, funcionamiento del limpiaparabrisas, ángulo del volante, aceleración longitudinal...

EN DIRECTO



Pedro Martín  
pmartin@motor16.com

otro SUV muy compacto que ponemos en la lista de 'recomendables'. Aunque disfruta de un descuento de 1.800 euros su precio sigue estando un poco por encima de sus rivales naturales, pero el CX-3 justifica esa factura con una calidad general estupenda, una imagen exclusiva y deportiva, mucho agrado de uso y alta tecnología, especialmente si pedimos el Paquete Travel, con asistentes de confort y seguridad que refuerzan el lado 'premium' del pequeño Mazda. Y aunque los 105 CV del motor diésel 1.5 no le convierten en un misil, hay que reconocerle a esta moderna mecánica SkyActiv un bajo consumo y un empuje generoso, que se traduce en prestaciones razonables. Lo peor, sin duda, las plazas traseras, muy pequeñas para un vehículo de 4,28 metros de longitud.



NUEVO VOLVO XC90 A NEW BEGINNING

El nuevo Volvo XC90 es un hecho, es real. Descubre sus increíbles avances en conectividad gracias al sistema Sensus Connect. Consigue la máxima potencia con sus motores Drive-E y elige entre gasolina o electricidad según necesites. Siéntete más seguro con los avances en nuestro innovador IntelliSafe. Y disfruta de la sensación de amplitud con los 7 asientos distribuidos en 3 filas.

VOLVOCARS.ES



Si quieres saber más sobre el Mazda CX-3 entra en [m16.in/2036](http://m16.in/2036)



Con una longitud de 4,29 metros y en un alarde de aprovechamiento del espacio, el nuevo Honda HR-V consigue ofrecer más hueco para los pasajeros y más maletero que incluso rivales de tamaño muy superior. Es una de sus ventajas, aunque el todocamino compacto de Honda también recurre a otros argumentos de peso. Las primeras unidades no se entregarán hasta septiembre.



CALIDAD Y AGRADO HAY MUCHOS HUECOS Y LOS «MAGIC SEAT» PERMITEN TRANSPORTAR OBJETOS DE GRAN ALTURA SIN PEGAS. EL CAMBIO CVT CUESTA 1.000 EUROS



▶▶ El Honda recién llegado tiene la mayor capacidad de maletero del segmento. Tanto con las 5 plazas ocupadas como con todo abatido.



# La caja mágica

Andrés Mas | amas@motor16.com

La carrocería del nuevo HR-V es aerodinámica, con un estilo coupé acentuado por el camuflaje de los tiradores de las puertas traseras. Y es mágica, porque en un tamaño reducido (mide 4,29 metros, lo que un Mitsubishi ASX y dos centímetros más que un Mazda CX3), consigue ofrecer un espacio extraordinario para sus ocupantes de forma que si conduce cómodamente alguien de 1,90 metros, detrás suyo puede ir otro ocupante de la misma talla sin rozar con las rodillas en el asiento ni con la cabeza en el techo. Si a esta destreza de los ingenieros de Honda, lograda a partir de situar el depósito de combustible bajo el asiento del copiloto en vez de en su lugar habitual bajo el asiento trasero, sumamos un maletero de nada menos que 470 litros (350 en el CX-3, 356 en el Mokka o 439

en un Qashqai), el lado práctico del HR-V queda sobradamente cubierto. Y más con los denominados 'Magic Seat' que permiten un plegado vertical, tipo cine, de la banqueta trasera dejando hueco para transportar objetos de hasta 1,24 metros de altura.

El nuevo HR-V, que por cierto se fabrica en la planta

que Honda tiene en Celaya, Guanajuato, en México, para EEUU, Canadá y Europa, utiliza la plataforma global de los Civic y Jazz pero con diferente distancia entre ejes. Con unos tarados de muelles y amortiguadores específicos para Europa, más firmes pero sin que afecten a la comodidad, el HR-V se deja condu-

cir con facilidad y su manejo resulta agradable aunque si se aumenta el ritmo en zonas muy viradas no se obtienen trazadas tan limpias como la que ofrecen algunos de sus rivales.

El HR-V está disponible con dos propulsores, uno nuevo de gasolina 1.5 i-VTEC de 130 caballos disponible con cambio manual de 6 velocidades o automático CVT de 7, y otro turbodiésel 1.6 de 120 caballos ya conocido en Civic o CR-V asociado exclusivamente al cambio manual. Este cambio, derivado del utilizado por el Accord americano, se ha revisado concienzudamente y sus velocidades se engranan a través de una pequeña, precisa y deportiva palanca situada muy a mano, que requiere de cortos movimientos para reducir o subir marchas. Por su parte el cambio automático CVT recibe un software espe-



▲ La silueta del HR-V tiene un estilo coupé al que ayuda que las manillas traseras estén camufladas. La altura en las plazas traseras es muy buena.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 I-VTEC	1.5I-VTEC CVT	1.6 I-DTEC
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.597
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	130/6.600	130/6.600	120/4.000
Par máximo/rpm	15,8/4.600	15,8/4.600	32,2/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Auto. CVT, de 7 vel.	Manual, de 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos (mínimo)	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg) (mínimo)	1.241	1.249	1.324
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
Volumen del maletero (l)	470 (Comfort 453)	470 (Comfort 453)	470 (Comfort 453)
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	11,2	10,0
Velocidad máxima km/h	192	187	192
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	5,2	4,0

cífico para Europa con algún 'gadget' adicional que aumenta el atractivo de un sistema de variador que pocas veces nos ha logrado vencer. En este caso el modo D sigue mostrando un funcionamiento algo antipático al acelerarse mucho el motor sin que la velocidad del vehículo vaya en consonancia. Sin embargo el modo S permite cambiar con las levas de serie hasta 7 marchas simuladas que suavizan el funcionamiento a la vez que otorgan mayor deportividad.

De hecho, la marcha elegida se mantiene aunque pisemos a fondo el acelerador y sólo cuando la aguja del cuentavuelts roza la zona roja, el CVT sube de marcha. Y la función 'Fast off' detecta con qué rapidez suelta el conductor el pedal del acelerador y mantiene las revoluciones del motor para reproporcionar freno motor o cuándo el conductor se prepara para adelantar a un vehículo, pero no puede completar la maniobra momentáneamente. Pero lo mejor del cambio CVT es que reduce en 4 décimas el consumo del

mismo motor pero con cambio manual.

Con el diésel de 120 caballos el HR-V se mueve todavía con mayor soltura y menor consumo, sin embargo el aumento de 1.800 euros en el precio final obliga a echar cuentas si no se recorren más de 15.000 kilómetros al año.

El acabado del HR-V es magnífico (aunque hemos detectado una sonoridad elevada en las versiones diésel) y la tradicional fiabilidad Honda siempre es un argumento de peso a la hora de elegir. Un argumento que se respalda con los 5 años de garantía sin límite de kilómetros que la marca japonesa ofrece para el HR-V. En cuanto al precio final es bastante competitivo si tenemos en cuenta que desde la versión básica (19.200 euros una vez restados los 2.000 de descuento de lanzamiento), se incluyen elementos como el climatizador automático, los asientos delanteros calefactables, los asientos traseros multiconfiguración, el sensor de faros, el freno de emergencia en ciudad o el 'Stop/Start'.



◀ AIRE RETRO SE HA RESPETADO SU INTERIOR CLÁSICO, AHORA CON DETALLES FUTURISTAS COMO SU VELOCÍMETRO DIGITAL TFT DE 7"



◀ Se reubican los faros antiniebla y la luz de marcha atrás. La pantalla central táctil de 5" del sistema Uconnect es de serie y estrena nuevas Apps.

# Icono revitalizado

El 4 de julio de 1957 nació el mítico 'Cinquino', un modelo que motorizaría a todo un país. Cincuenta años después, la firma italiana encontró el momento para reeditar a su icono y nació el actual Fiat 500, que se ha convertido en un superventas que aguanta incombustible el paso del tiempo, pues pocos vehículos pueden presumir de estar a la venta ocho años sin sufrir ninguna variación estética.

Pero ahora Fiat lanza un renovado 500 –a España llega en septiembre– con un profundo restyling que afecta a más de 1.900 componentes, el 40 por ciento del vehículo. Estos cambios se agrupan en cinco apartados, donde destaca el estético, con nuevos faros –hay opción a xenón–, luces diurnas led para sus tres niveles de equipamiento –Pop, Popstar y Lounge–, pa-

58 años después del nacimiento de un modelo capaz de revolucionar a todo un país, Fiat aprovecha para renovar su incombustible 500, que seguirá siendo todo un objeto de culto al alcance de todos, pero con una nueva imagen y opciones de personalización infinitas.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

PRECIO DESDE <b>12.900 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: DE <b>88 A 117 G/KM</b> IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>NO PAGA</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<b>+</b> Nuevas opciones de personalización. Seguridad. Mecánicas. 500 y 500C. Precio atractivo.	<b>-</b> Posición de conducción. Aspereza del 0.9 TwinAir. Detalles de acabado. Tapón depósito con llave.

ragolpes... También los pilotos posteriores son de nuevo diseño, así como la posición más baja de las luces de marcha atrás y antiniebla.

Ni que decir tiene que estos cambios afectan también a los 500C, ya que se mantiene la carrocería convertible, con un techo de lona eléctrica que tiene un sobrecoste de unos 2.500 euros.

Sin duda alguna la personalización se lleva un paso más allá con la nueva opción 'Second Skin', en seis colecciones diferentes. Pero no desmerecen los 13 colores exteriores, los ocho diseños de llantas, los tres paquetes de equipamiento opcional –Style, Cult y City–, los más de 140 accesorios Mopar o los diez tipos de tapizado de su habitáculo, al que también sienta muy bien este restyling.

Bien es cierto que no varía

la forma en que se regula en altura su asiento, ni tampoco hay volante regulable en profundidad. Pero se mejora la ergonomía y se ofrece una guantera con tapa 'de verdad'. Al no variar sus cotas exteriores, su habitáculo se mantiene intacto en lo que a espacio se refiere, con capacidad para cuatro ocupantes y un maletero correcto.

Lo más llamativo en su in-



▲ 'Second Skin' es como se llama esta decoración que viene de fábrica. Hay seis opciones y la aquí presente se denomina Camouflage.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2	1.2 GLP	0.9 105	1.3 M-JET
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	2, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.242	1.242	875	1.248
Alimentación	Iny. multipunto	Iny. multipunto	Inyección y turbo	Iny. directa y turbo
Potencia máxima (CV)/rpm	69/5.500	69/5.500	105/5.500	94/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	10,4/3.000	10,4/3.000	14,8/2.000	20,4/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. o Aut. 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Dis. vent. 257 mm.	Dis. vent. 257 mm.	Dis. vent. 257 mm.	Dis. vent. 257 mm.
Frenos traseros	Tambores 180 mm.	Tambores 180 mm.	Discos 240 mm.	Tambores 180 mm.
Neumáticos	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14
Peso (kg)	940	940	1.015	1.055
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.571/1.627/1.488	3.571/1.627/1.488	3.571/1.627/1.488	3.571/1.627/1.488
Capacidad del depósito (l)	35	35 + 30,5 de GLP	35	35
Volumen del maletero (l)	185	185	185	185
De 0 a 100 km/h (s)	12,9	12,9	10,0	10,7
Velocidad máxima (km/h)	160	160	180	180
Consumo mixto (l/100 km)	4,9 (Aut: 4,8)	5,0 (GLP: 6,5)	4,2	3,5

terior es el nuevo velocímetro digital –opcional– y la nueva pantalla táctil de 5 pulgadas del sistema Uconnect, con conexión a Internet –usa la tarifa de nuestro smartphone–, y que puede sumar un navegador desarrollado con TomTom y varias aplicaciones de todo tipo entre las que encontramos algunas para escuchar música, por ejemplo en un sistema opcional firmado por Beats con una potencia de 440 W.

Donde Fiat no arriesga es en las mecánicas, pues este 500 mantiene los propulso-

res conocidos, que cumplen la norma Euro6. Para la filosofía de este 'coqueto' urbano una mecánica solvente es el 1.2 de 69 CV, propulsor que se puede adquirir con cambio manual pilotado Dualogic y en una alternativa impulsada por GLP que potencia su carácter ahorrador. Por encima se mantiene el 0.9 TwinAir, un motor sobrealimentado y con dos cilindros que está disponible sólo con 105 CV, y que presume de prestaciones. Si bien, su nivel de vibraciones y sonido son acusados y el consumo no es tan brillante como el homologado aun equipando 'Stop&Start'. Este sistema también lo contempla el 1.3 Multijet, una alternativa potente y prestacional, que brilla por su consumo, pero cuyo precio es más elevado y no siempre justificable en un vehículo que arranca en 12.900 euros. Fiat ha decidido mantener las tarifas del actual y sus descuentos, por lo que la versión de acceso del nuevo 500 podrá arrancar en 7.990 euros.



# TECHO PRACTICABLE CUESTA 1.069 EUROS Y SE UNE A UNA NUEVA LISTA DE OPCIONES MUY INTERESANTES COMO LA DE 6 ASIENTOS



▲▼ Desde la versión básica el nuevo Alhambra lleva Radio Media System Plus con pantalla táctil en color.



▲▼ Los cambios de diseño son mínimos. Pero hay muchas novedades en otros campos como el de la seguridad.



## Más inteligente

Andrés Mas | amas@motor16.com

El monovolumen grande de Seat recibe una actualización que lo sitúa de nuevo en la órbita de los mejores exponentes del segmento. Y aunque por fuera el coche parece idéntico, adopta sutiles cambios, como los pilotos traseros con tecnología LED, un nuevo logotipo, una parrilla rediseñada y unas llantas de aleación inéditas.

Pero los cambios más profundos del Alhambra no se ven. Porque se han realizado en campos como el de la conectividad, la seguridad, los motores y los acabados. Por ejemplo a partir de ahora se ofrecen los nuevos asientos con función masaje por 180 euros, el sistema Kessy de arranque y apertura sin llave por 380 euros, además de una larga lista de sistemas de conectividad de serie u opcionales como el Seat Easy Connect, el Radio Media System Colour, de serie desde la versión básica, el Full Link o el Mirror Link, que permite ver a través de la pantalla integra-

El nuevo Alhambra de Seat aporta pocos cambios estéticos pero muchos de calado en lo referente a equipamiento, conectividad, tecnología o seguridad. El coche ya está a la venta con precios muy competitivos.

da en el vehículo, el contenido del teléfono.

Además, los acabados adicionales 'Plus' ofrecen un excelente nivel de equipamiento a un precio muy competitivo e

incluso a coste cero gracias a la promoción de lanzamiento del coche. Son los nuevos modelos de acción Reference Plus, Style Plus y Style Advance Plus.

El nuevo Alhambra es un

monovolumen más seguro gracias a la incorporación en su equipamiento de serie del freno multicolisión y de la llegada de sistemas como la cámara multifunción con asistente de salida involuntaria de carril, detector de señales de tráfico y el sensor de ángulo muerto. Este sistema, opcional para los acabados Style y Style Advance, tiene un precio de 850 euros. Y mejoras también a la hora de agarrarse al asfalto con la incorporación del Control de Chasis Adaptativo DCC (950 euros) que permite ajustar la dureza de los amortiguadores al tipo de vía y a los gustos del conductor.

La oferta mecánica del Alhambra se actualiza para adaptarse a la normativa Euro 6 y recibe en muchos casos aumentos de potencia asociados a una notable disminución del consumo. Es el caso en gasolina del 2.0 TSI de 220 caballos (20 más que el anterior) y un consumo reducido un 10 por ciento. Por debajo, el 1.4



▲▼ Los motores del nuevo Alhambra se ajustan ya a la normativa Euro 6. En muchos casos son más potentes pero consumen menos.

TSI de 150 caballos reduce su consumo un 11 por ciento. En diésel la oferta comprende tres motores con 115, 150

y 184 caballos. El 2.0 TDI de 150 rinde 10 caballos más que el anterior pero consume un 9 por ciento menos. Esta mecáni-

ca puede llevar cambio manual o automático DSG de 6 marchas e incluso está disponible con la tracción total 4Drive. El

2.0 TDI de 184 caballos tiene 7 más que en el Alhambra anterior, cambio manual o DSG y una reducción del consumo del 9 por ciento hasta firmar un gasto medio ponderado con cualquiera de las dos cajas de tan sólo 5,3 l/100 km. Y es que la nueva generación de cambio automático DSG ofrece la función de punto muerto o navegación 'a vela' para ahorrar combustible, ya que en cuanto el conductor levanta el pie del acelerador, el Alhambra desacopla el motor y lo deja en punto muerto.

El nuevo Seat Alhambra está disponible desde 26.000 euros, una vez descontados los 6.158 euros del máximo descuento al que el monovolumen de la marca española se puede acoger.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI 150	2.0 TSI 220	2.0 TDI 115	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.984	1.968	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	220/4.500-6.200	115/3.500	150/3.500	184/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	35,7/1.500-4.400	28,6/1.750-3.000	34,7/1.750-3.000	38,8/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera o total	Delantera
Caja de cambios	Man. o auto DSG 6	Autom. DSG 6v	Manual, 6 vel.	Man. o auto. DSG 6	Man. o auto. DSG 6
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	Min. 205/60 R16	Min. 205/60 R16	Min. 205/60 R16	Min. 205/60 R16	Min. 205/60 R16
Peso (kg)	1703 (5) 1755 (7)	1.790 (5) 1.838 (7)	1.772 (5) 1.822 (7)	1.772 (5) 1.882 (7)	1.800 (5) 1.841 (7)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	955/300 (5-7 pla)	955/300 (5-7 pla)	955/300 (5-7 pla)	955/300 (5-7 pla)	955/300 (5-7 pla)
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,8	12,6	10,3 (10,6 4Drive)	8,9
Velocidad máxima km/h	200 (Aut.: 198)	226	184	200 (A. y 4D: 198)	215 (DSG 213)
Consumo mixto (l/100 km)	6,4-6,5 (A. 6,6-6,7)	7,2-7,3	5,0-5,1	5,1-5,2 y 5,6	5,3



DESDE	<b>14.230 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES:	<b>96 A 98 G/KM</b>
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	<b>NO PAGA</b>
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Cambio DCT muy suave y refinado. Aptitudes urbanas sobresalientes. Consumo.
DEBE MEJORAR	
-	Maletero escaso. Incremento de precio de la caja DCT en el forfour inexplicable.

# Menudo 'cambio'

Smart introduce el cambio de doble embrague 'DCT' tanto en el fortwo como en el forfour, una caja de seis velocidades que goza de un funcionamiento suave y refinado, y que, incluso, reduce el consumo.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Si hay una marca que se desenvuelve con total soltura por la ciudad es Smart. Tanto el fortwo como el forfour son vehículos de corte urbanita, con increíbles radios de giro y unas reducidas dimensiones que les permiten moverse con

total agilidad por la gran ciudad. Y en esas circunstancias un buen cambio automático facilita mucho las cosas.

La generación anterior del fortwo ya lo contemplaba, pero en realidad era un caja manual pilotada muy áspera y poco refinada en su funcio-

namiento, hasta el punto de que no resultaba demasiado atractiva.

Ahora las cosas han cambiado. Independientemente de que los nuevos fortwo y forfour son más confortables, amplios y dinámicos que antaño, la caja DCT de doble embrague y seis relaciones, desarrollada conjuntamente por Mercedes-Benz y Renault (también está disponible en el Twingo), es muy agradable, suave y resolutiva.

Presume de un programa

económico y otro deportivo, y se pueden incorporar unas levas en el volante, siempre que se paguen los 560 euros del paquete deportivo, que añade llantas de 16 pulgadas, rebaja 10 milímetros la altura del chasis e incorpora detalles 'sport' en pedales, volante y salidas de escape.

Disponible con las mecánicas de gasolina de tres cilindros de 71 y 90 CV, esta última turboalimentada, pudimos comprobar la eficacia del cambio DCT en la versión más potente, tanto en ciudad como en carretera, y nos convenció plenamente. Y para colmo consume algo menos que la variante manual...



▲▼ La caja de doble embrague DCT cuesta 980 euros en el fortwo y 1.175 en el forfour. ¿La razón?: el forfour es 'más coche', nos comentaron sus responsables.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	FORTWO DCT 90	FORFOUR DCT 90
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	898	898
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	90 CV/5.500	90 CV/5.500
Par máximo/rpm	13,8 mkg/2.500	13,8 mkg/2.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 6 marchas	Automática, 6 marchas
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Tambores	Tambores
Neumáticos (delanteros-traseros)	165/65 R15-185/60 R15	165/65 R15-185/60 R15
Peso (kg)	940	1.025
Longitud/Anchura/Altura (mm)	2.695/1.663/1.555	3.495/1.665/1.554
Capacidad del depósito (l)	28	28
Volumen del maletero (l)	190	190
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	11,9
Velocidad máxima (km/h)	155	165
Consumo mixto (l/100 km)	4,1	4,2



Conducir bien es de listos, listo

Conducción eficiente y etiquetado energético de vehículos.

Tu forma de conducir también ahorra energía. Usa marchas largas, evita los acelerones y frenazos, y para el motor si te detienes mucho tiempo. Y si vas a comprar un coche nuevo, compara su etiqueta y elige el que menos consuma.

Recuerda que:

- Lo ideal es utilizar el transporte público, la bicicleta o desplazarse a pie.
- Los vehículos también tienen etiquetado energético.

Infórmate en [www.controlastuenergia.gob.es](http://www.controlastuenergia.gob.es)

AYUDAS 2015  
Infórmate  
AHORRO ENERGÉTICO  
[www.idae.es](http://www.idae.es)





# 7 Razones para elegir un Kia

Muy segura de la calidad de sus vehículos estaba la marca coreana cuando hace cinco años abrió fuego en el sector ofreciendo siete años de garantía. Un plazo que se ha convertido en seña de identidad porque nadie más se ha atrevido a igualarlo. Son siete años de tranquilidad, asociados a otros seis apartados básicos, como espacio, consumo, tecnología, deportividad, equipamiento/calidad y versatilidad. 7 razones para elegir un modelo de la marca coreana.



## 1ª POR ESPACIO...

### KIA CARENS

Disponibles con cinco o siete plazas, este monovolumen destaca por la generosa amplitud del habitáculo, cualidad que potencia la base baja del parabrisas, los triángulos acristalados delanteros y el techo solar panorámico. Además, como corresponde a un coche pensado para adaptarse a las necesidades de las familias más dinámicas, versatilidad, confort y seguridad

Se adapta a las necesidades y usos de una familia que necesita un vehículo en el que poder viajar con comodidad sin preocuparse de reducir o como colocar el equipaje.

están asegurados, así como una maniobrabilidad excelente para aparcar y circular por ciudad. En cuanto a la configuración del espacio, los 103 litros del maletero con siete ocupantes, se convierten en 492 con la tercera fila plegada y llegan a los 1.650 si se utiliza el lugar del copiloto; con el añadido de numerosos compartimentos de almacenamiento en el habitáculo. Conseguir más espacio es sencillo: con facilidad el respaldo delantero se pliega hacia adelante y la tercera fila queda a ras del piso, mientras la segunda, plegable en tres partes, cuenta con ajuste de desplazamiento longitudinal e individual.



Gran capacidad para pasajeros y equipajes



## 2ª POR CONSUMO...

### KIA RIO

El Rio impulsado por el propulsor 1.1 CRDI, que desarrolla 75 caballos, se asocia a una transmisión manual de 6 velocidades, alcanza los 160 kilómetros por hora y es uno de los modelos más ahorradores del mercado español, al poder cubrir cien kilómetros en recorrido combinado con sólo 3,8 litros de gasoil. Esa cifra baja a 3,6 litros cuando se añade Start/Stop, el sistema de parada automática que en la



La eficiencia mecánica de Kia es una realidad en toda la gama, pero brilla especialmente en el Rio, su representante en el segmento de los compactos.

Sólo gasta 3,6 litros cada 100 kilómetros

marca coreana se denomina ISG. La combinación de prestaciones razonables con consumos muy ajustados también está muy lograda en la mecánica de gasolina, que se ofrece con el Rio: el cuatro cilindros 1.2 CVVT de 84 caballos, 167 km/h de velocidad máxima y cambio manual de cinco marchas, que homologa un consumo combinado de 5,0 l/100 km, que son 4,7 litros con ISG. En ambas motorizaciones y carrocería de cinco puertas se ofrece la serie especial X-Tech, que incorpora equipamiento de nivel Premium y cuesta 11.396 € con motor de gasolina y 12.696 € con el diésel, PIVE y descuentos incluidos.



## 3ª POR TECNOLOGÍA...

### KIA SOUL ELÉCTRICO

Creado sobre la base de la tercera generación del Soul, la versión eléctrica del 'crossover' coreano cuenta con un avanzado paquete de baterías con las que consigue superar los 200 kilómetros sin tener que recargar. Una sofisticada tecnología de control térmico, que permite mantener las celdas en su diseño estructural y la temperatura a nivel óptimo para evitar averías es la clave del conjunto

El primer eléctrico comercializado por el fabricante coreano a escala mundial ofrece prestaciones más que suficientes para un uso convencional y tiene siete años de garantía para vehículo y batería.

desarrollado por los ingenieros de Kia para obtener un conjunto con una densidad energética líder, fundamental para alargar la autonomía. También los ingenieros de Kia han superado otro reto: reducir el consumo energético a través de la nueva tecnología de calefacción, ventilación y aire acondicionado. Lo consiguen gracias a la utilización de una avanzada y eficiente bomba de calor, un sistema de admisión inteligente del circuito de aire acondicionado, ventilación sólo para el conductor y climatización programable. Gracias a ello, se alarga la duración de la carga.



Récord de autonomía, más de 200 km en uso real



LOS SIETE AÑOS DE GARANTÍA SON APLICABLES A TODOS LOS MODELOS DE LA MARCA Y SE TRANSFIEREN CON LA VENTA DEL VEHÍCULO



**4a** POR DEPORTIVIDAD... KIA PRO-CEED GT

Un motor de 204 caballos, un par de 27,0 mkg, una velocidad punta de 230 km/h y 7,7 segundos para pasar de 0 a 100 Km/h son las cartas de presentación del deportivo compacto con el que Kia planta cara a los modelos de referencia en ese atractivo segmento, demostrando que puede estar a su altura con un coche de precio mucho más bajo (23.295 € con financiación y

**Tan deportivo como cualquier GTI compacto europeo, pero más barato, mejor equipado y de consumo más contenido. Es el Kia más rápido y con mayores prestaciones fabricado.**

descuento). Propulsado por una variante del motor 1.6 GDI de inyección directa de gasolina de la marca coreana, con un turbocompresor de doble entrada y componentes internos reforzados, cuenta con una caja manual de seis velocidades. Este tracción delantera diseñado y fabricado en Europa aúna estilo, prestaciones y dinamismo. Acorde con esa vocación de coche de alto rendimiento, los detalles que resaltan su exterior se completan con asientos Recaro, pedales de aluminio y un ambiente deportivo, que envuelve a conductor y pasajeros.

**Un auténtico compacto deportivo por 23.295 €**



**5a** POR EQUIPAMIENTO Y CALIDAD... KIA SORENTO

No se puede pedir más a la tercera generación del primer coche de la marca coreana fabricado con soldadura láser, que presenta una combinación única de estilo funcionalidad y tecnología. Disponible con el diésel 2.2 CRDI de 200 caballos, cuenta con un equipamiento de primer orden en el que no falta un cuadro bien organizado, con pantalla táctil de serie de siete pulgadas desde la que acceder a la

**Una gran alternativa en un segmento de prestigio. Es amplio, confortable, bien acabado y cuenta con lo último en sistemas de seguridad y ayuda a la conducción.**

información no es problema. También dispone de control de distancia respecto al coche que va delante y ángulo muerto o aviso de tráfico posterior, salida de carril, límite de velocidad o cámara cenital, que ofrece una vista de 360° alrededor del coche. A eso se une un portón trasero de apertura inteligente, asistencia al aparcamiento, luces adaptativas, climatizador en la tercera fila de asientos, que se esconden con sólo pulsar un botón, y asientos con memoria, que pueden ser calefactados y refrigerados delante. Todo ello con un precio ajustado, que se queda en 42.973 euros en la variante más equipada y con pack Luxury.

**Funcionalidad y tecnología son sus bazas**



**6a** POR VERSATILIDAD... KIA SPORTAGE

El SUV compacto coreano, el modelo más vendido de Kia, es amplio y polivalente, con un interior generoso, incluso en los asientos traseros, y una capacidad de carga reseñable (los 564 litros iniciales se convierten en 1.353 al plegar los asientos traseros). Cómodo para viajar con familia y equipaje, se mueve con agilidad y aplomo tanto por autopistas y carreteras de

**Por calidad, diseño, comportamiento dentro y fuera del asfalto, capacidad y precio es uno de los SUV más atractivos que se puede encontrar en el mercado.**

montaña como por pistas de tierra o caminos sin grandes dificultades. Con cámara de visión trasera, se puede aparcar sin que el conductor tenga que intervenir, gracias al 'Smart Park Assist', y ofrece asientos delanteros cómodos y robustos, con una postura de conducción parecida a la de un turismo. Cualidades que lo convierten en una excelente alternativa en uno de los segmentos más competitivos del mercado, especialmente por su precio, pues se puede conseguir desde 15.210 euros aplicados los descuentos de la marca pero sin contar con PIVE.

**Un gasolina de 135 CV, tres diésel de 115, 136 y 184 CV; tracción 4x2 y 4x4...**



**7a** POR GARANTÍA... KIA PICANTO

Al modelo más urbano de la casa coreana no le faltan los siete años de garantía que certifican un proceso de fabricación controlado por los más exigentes estándares y la confianza de la marca en el alto nivel de acabado de sus productos. Precisamente, acabados, calidad y equipamiento son puntos fuertes en el Picanto, dado que ofrece elementos normalmente reservados a segmentos superiores y coches de más

**Pequeño y barato no es sinónimo de baja calidad en Kia. Lo demuestra el modelo más barato de la gama, con sus siete años de garantía.**

precio. Lo confirman la inclusión de faros antiniebla delanteros y traseros, programador-limitador de velocidad, ordenador de viaje, climatizador, control de presión de los neumáticos, revestimientos de calidad o la posibilidad de combinar colores de tapicería y la parte inferior del salpicadero, por ejemplo. Hay 4 niveles de acabado (Concept, Drive, Trendy y Sporty) aparte de la serie especial X-Tech; desde el más básico ofrece todo lo necesario en materia de confort y seguridad, bajo la imagen moderna y actual de su carrocería de tres o cinco puertas y un precio que parte de 6.501 euros, con descuentos y PIVE.

**La garantía se puede transferir al nuevo propietario**



Telefónica I+D

## Fomento de la seguridad y el ahorro

Se llama Drivies y es una aplicación desarrollada por Telefónica I+D, que mejora la conducción y el ahorro, fomentando buenos hábitos al volante y ayudando a gastar menos en combustible y seguro del coche. Disponible gratuitamente para Android e iOS, aprovecha las capacidades y sensores de los móviles para detectar excesos de velocidad, distracciones por el uso del teléfono y patrones de conducción brusca, como aceleraciones y frenazos. Fallos y errores que se señalan sobre un mapa del trayecto para que el usuario conozca el punto exacto del incidente mediante iconos tristes, que pueden ser alegres cuando se hace bien. Drivies también informa sobre la eficiencia de la conducción y, cuando la conducción es buena, otorga puntos para rebajar el precio del seguro. Además compara tarifas de múltiples aseguradoras para que el usuario conozca la mejor oferta.

Honda

## Planes de futuro

Como nuevo consejero delegado de Honda Motor, Takahiro Hachigo destaca su interés por reforzar la estructura global en las seis regiones en las que trabaja la compañía y el continuo desarrollo de proyectos únicos que estén a disposición de los clientes de todo el mundo. En esas directrices se encuadra la exportación a Japón del Civic Type R europeo y la fabricación y distribución desde Europa del próximo Civic 5 puertas. Hachigo también confirma la producción de automóviles en África (se harán 1.000 Accord al año en Nigeria) y el avance en la próxima generación de productos, que utilizarán la energía eléctrica

## ESTUDIO SOBRE EL SUEÑO Y LA FATIGA EN LA CONDUCCIÓN

### Dormidos al volante

Casi el 60 por ciento de los conductores ha sufrido microsueños mientras conducía y un 70 por ciento ha tenido la sensación de quedarse dormido al volante. Son datos alarmantes por tratarse de situaciones que generan un alto riesgo de accidente y, especialmente, porque son muchos los que ignoran esos síntomas y sólo se detienen para descansar cuando les fallan totalmente las fuerzas, con casi un 5 por ciento que prefiere no parar.

Lo cierto es que deberíamos ser conscientes de la necesidad de haber dormido al menos ocho horas y no ingerir medicamentos que puedan pro-

vocar somnolencia antes de emprender un largo viaje. Los expertos aseguran que la atención disminuye conforme pasan las horas, hasta el punto de que más de 17 horas despiertos equivale a conducir con 0,5 gramos de alcohol en sangre. Tal es el riesgo que entraña quedarse dormido al volante que, cuando

es causa de un accidente con daños personales, el castigo al conductor por imprudencia grave puede llegar a diez años de retirada del permiso y cinco de prisión, lo que desconocen la inmensa mayoría de los automovilistas.

Por tratarse de una situación más habitual de lo que parece, la influencia del sueño y la fatiga en la conducción es el centro del análisis realizado por la Fundación CEA, preocupada por el elevado riesgo de accidentes por sueño entre los jóvenes de 18 a 29 años, los trabajadores a turnos, los que conducen bajo los efectos del alcohol y/o drogas y los que presentan enfermedades relacionadas con el sueño.

El estudio recuerda que uno de los efectos más negativos de la somnolencia son los denominados microsueños, pues pueden provocar un accidente en esos lapsos de 2-3 segundos que el conductor cierra los ojos; de hecho a ellos se achaca el 24 por ciento de los accidentes mortales en autopista.

En cuanto a la fatiga, el estudio resalta que más del 40 por ciento de los siniestros de tráfico están estrechamente relacionados con ella, que a su vez puede estar íntimamente ligada al sueño y motivada por una intensa actividad física e intelectual.

Ante esa situación CEA pide a los conductores descansar cada 200 kilómetros, dormir de 20 a 30 minutos cuando el sueño aparece o parar a «estirar las piernas y tomar el aire» cuando hay síntomas de fatiga. Y en cuanto a las instituciones la petición se centra en campañas de concienciación y su implicación en el problema de la somnolencia en la conducción.



como eje central de su desarrollo tecnológico.

### Petición En defensa del diésel

Fabricantes de automóviles y petroleras se han unido para pedir a los responsables políticos de la Unión Europea revisar las medidas que restringen el despliegue de la nueva generación de la tecnología diésel. Se trata de no socavar los esfuerzos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y ayudar a reemplazar coches y camiones viejos por vehículos más limpios. El llamamiento se centra en un marco común, que fomente la adopción más rápida de las tecnologías que bajan emisiones, teniendo en cuenta a la industria.

e-NV200

### La siete plazas ya se hace en Barcelona

La planta que Nissan tiene en la Zona Franca de Barcelona ha empezado la fabricación de la e-NV200 de siete plazas, la nueva versión de la furgoneta 100% eléctrica que se fabrica en España en exclusiva para todo el mundo. Desde que en 2014 se inició la producción, la e-NV200 ha sido líder en su categoría.

### Destacados Mujeres influyentes

Cecilia Boned, la consejera delegada de Arval, y Margarita Panizo, la responsable de performance, SRP y

Progreso en Renault, son las únicas representantes del sector del automóvil que figuran entre las cien mujeres más influyentes de España, selección que realiza la plataforma 'Mujeres y Cía'.

### Audiencia El presidente de Opel, con el Rey

La visita del presidente y consejero delegado del Grupo Opel a España, Karl-Thomas Neumann, se com-

pletó con una audiencia en el Palacio de la Zarzuela para presentar a Felipe VI el proyecto 'In charge', cuyo objetivo es fomentar el talento y el empleo juvenil. En la primera acción de esta iniciativa internacional, que tuvo lugar en la planta de Opel en Zaragoza, participaron 450 jóvenes. El director general de GM España, Antonio Cobo, el embajador alemán, Peter Tempel (en la foto), y otros dirigentes de empresas europeas acompañaron a Neumann en la audiencia.



AUDIENCIA

“ Los Carburantes BP con tecnología Active devoran la suciedad del motor como miles de pirañas hambrientas ”





el  **puntazo**

Un tercio de los turismos que se venden cuentan con asistencia al aparcamiento

Uno de cada tres coches matriculados en los cinco primeros meses de este año disponía de asistencia al aparcamiento, cuando en 2011 era uno de cada diez. Es un dato del nuevo 'Anfac Research' centrado en los sistemas de asistencia y ayuda al aparcamiento por sensores de ultrasonido, tecnología introducida por Bosch, que ofrecen 19 marcas y está disponible en el 86 por ciento del mercado total de turismos.

la imagen

**Volvo revoluciona el viaje de los niños**

El equipo de diseño de Volvo ha solventado un nuevo reto reimaginando la forma en que los niños pueden viajar en los vehículos del futuro. Se llama 'Excellence Child Seat Concept' y coloca al bebé mirando hacia atrás en el lugar del copiloto para que mantenga el contacto visual con el conductor y pasajero trasero. Se contempla la posibilidad de inclinar el asiento para que el niño se duerma e incorpora multitud de huecos de almacenamiento para los accesorios infantiles, como pañales o biberones, que también se pueden mantener calientes.



la frase

Erik Jonnaert, Secretario general de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).

«Europa todavía se enfrenta a tiempos difíciles. Por eso es más importante que nunca garantizar que la competitividad de nuestra industria es una prioridad en las políticas europeas y nacionales».



en breve

<p><b>DIÁLOGO SOCIAL</b> Empresarios y sindicatos del sector de la automoción han creado el Foro de Diálogo Social, para analizar la situación actual y futura, intercambiar información y encontrar soluciones.</p>	<p><b>NUEVO DS</b> La planta de PSA en Mulhouse (Francia) comenzará en 2018 a producir un tercer coche, que servirá para ampliar la gama DS hasta los seis modelos previstos para 2020.</p>	<p><b>AHORRO CONJUNTO</b> Con 3.800 millones de euros en sinergias cerró 2014 la Alianza Renault-Nissan, cifra récord en la que las áreas de compras, ingeniería y fabricación han aportado la mayor contribución.</p>	<p><b>VOLVO POLESTAR</b> Los modelos especiales de alto rendimiento de Volvo se llamarán Polestar, tras la adquisición de la empresa sueca de automóviles de alto rendimiento por Volvo.</p>
--	---	--	--

la cifra

**1.688**

vidas se cobró el tráfico el año pasado. Supone ocho más que en 2013 y rompe los descensos consecutivos que se venían produciendo desde 2004. Un ligero incremento (0,4%), que la DGT achaca al envejecimiento del parque y el aumento de los desplazamientos. Esa realidad impone políticas efectivas para que no sigan subiendo los accidentes con víctimas y vuelvan a disminuir los muertos.



Estudio

**Los padres no lo tienen claro**

Preocupante es la confusión en materia de seguridad infantil que presentan los padres europeos, cuando la mitad de ellos colocan los accidentes de coche como su mayor preocupación con los niños. Lo destaca el informe realizado por Britax, la marca especializada en movilidad infantil, que descubre que casi la mitad desconoce la legislación que debe cumplir un sistema de retención infantil, con casi una quinta parte que admite no saber cuándo cambiar a un modelo del grupo superior. Mucho más alarmante es el tercio que reconoce no usar una silla apropiada, con uno de cada diez habiéndolo hecho en más de veinte desplazamientos. También desconocen las tecnologías más recientes en la materia, con un 44% que nunca ha oído hablar o no comprende los beneficios de ISOFIX, que minimiza los errores de instalación y mejora la protección. También algo más de la mitad no sabe nada sobre i-Size, la normativa europea en sillas de seguridad, que mejora la protección de los niños.

Fiscalidad

**De empresa y eficiente tiene rebaja**

La rebaja fiscal del IRPF que tendrán los vehículos eficientes de empresa beneficiará a más de 100.000 unidades este año, al ser retroactiva al 1 de enero. En función de las características medioambientales del vehículo la reducción varía entre el 15 y el 30 por ciento y tendrá un impacto positivo en el canal de empresas, que representa el 25 por ciento de los coches que se venden en España.

# TODO RIESGO A PRECIO DE TERCEROS.

Es mi coche nuevo, no vale cualquier cosa.

902 123 512



Una compañía **bankinter.**

lineadirecta.com



Manuel San Martín

# La tecnología del futuro más cercano

Después de probar toda la gama eléctrica de Volkswagen no hay dudas; la marca alemana ha querido dar su propia interpretación a esta tecnología creando unos coches que no parecen 'naves espaciales'. Es un Golf, parece un Golf y se comporta como un Golf.



◀ Divertida jornada de pruebas en el INTA con los Volkswagen eléctricos. El más convincente, el Golf GTE; pero todos tienen un gran futuro.

Diez de la mañana, Madrid, circuito de pruebas del INTA, en plena ola de calor en toda España y delante de mí la gama de eléctricos de Volkswagen aguardando para intentar convencerme de que estamos ante la tecnología del futuro más cercano en el mundo del motor.

De entrada me sorprende el hecho de que los Golf y Up eléctricos parecen... Golf y Up. Al contrario que otros fabricantes de eléctricos empeñados en crear vehículos que parezcan naves espaciales, Volkswagen opta por mantener la misma estética que en sus primos a combustión. De hecho, más allá de pequeños detalles estéticos aquí y allá, a distancia es casi imposible diferenciarlos. Si algo funciona para qué cambiarlo...

Comienzo mi jornada con el Golf GTE en el anillo de velocidad así, sin calentamiento previo. Pude probar los distintos modos de conducción, acelerando sólo en modo eléctrico o con su espectacular modo GTE en el que el coche entrega más de 200 CV combinando sus motores y ofrece altas sensaciones deportivas a pesar del sobrepeso de las baterías respecto a versiones de combustión. El

coche se mantiene en la línea de la infinita curva del anillo a 180 km/h con una facilidad pasmosa, casi irreal para un neófito en estas situaciones.

Disimulando el temblor que en las piernas y con el corazón todavía bombeando adrenalina nos dirigimos hacia el simpático e-up; el cual es únicamente eléctrico y presenta una autonomía de 160 kms, lo que junto a su tamaño lo condicionan para un uso

TODO EL APLOMO Y ESTABILIDAD QUE PODEMOS ESPERAR DE UN GOLF GTI ESTÁN PRESENTES EN EL GTE; EN NINGÚN MOMENTO EN LOS REVIRADOS GIROS EXISTE EL MÁS MÍNIMO ATISBO DE ALGO QUE NO SEA DISFRUTAR AL VOLANTE.

urbano preferentemente como segundo coche familiar. El coche es muy manejable y coqueto y sus sistemas de recuperación de energía en curvas y frenadas nos demuestran que la energía ni se crea ni se destruye, se transforma en reservas extra para sus baterías.

Sorprende sin duda la capacidad de aceleración de los coches eléctricos ya que al tener la entrega de par lineal salen disparados, como pudimos ver en las divertidas

'drag races' entre el modelo eléctrico y el de gasolina, humillando constantemente el primero al segundo a pesar de los 240 kilos de equipaje extra que suponen las baterías.

Turno después para el e-Golf, con una filosofía parecida a la del e-up; pero trasplantada al superventas alemán. En la prueba de esalon la plataforma MQB no parece acusar los más de 300

kilos de diferencia que puede haber con un TSI de similar potencia y el coche va sobre raíles entre los conos, incluso llevado por manos inexpertas como las mías.

Y por fin llegó la traca final, la competición en el ratonero circuito de pruebas, de nuevo con el GTE en el que tuvimos que cambiar un poco el chip al que estamos (¿mal?) acostumbrados en nuestra conducción del día a día para conseguir ir lento en las rectas y rápido en las cur-

vas, tratar de llevar una velocidad lo más estable posible durante todo el trazado para así conseguir el consumo más bajo dentro de un límite de tiempo.

La primera parte de la ecuación parecía sencilla y la segunda... Resultó serlo también porque un Golf es un Golf y si es híbrido... sigue siéndolo, el coche de nuevo obedecía a los volantazos con la única protesta del sonido de los neumáticos y una sensación de seguridad pasmosa sobre todo para alguien como yo que no está acostumbrado a estas alegrías. Todo el aplomo y estabilidad que podemos esperar de un GTI están presentes; en ningún momento en los revirados giros existe el más mínimo atisbo de algo que no sea disfrutar al volante.

En mi opinión el Golf GTE en su condición de híbrido ofrece lo mejor de los dos mundos, ya que se puede combinar el ahorro de su modo eléctrico con una autonomía superior al funcionar también con gasolina y todo esto con prestaciones de auténtico GTI. Sin duda por todo ello es el coche que más me cautivó, es el coche de la prueba que usaría hoy en día

El Golf GTE es la combinación perfecta; combina el ahorro del motor eléctrico con la autonomía que ofrece el de combustión.



▲ Listos para iniciar, con el Volkswagen e-Golf, la prueba del esalon.



▲ Las primeras indicaciones de la mañana por parte de los miembros del equipo de Motor16.



▲ El e-Golf, pese a su superior peso, va sobre raíles entre los conos.



Si quieres saber más de la prueba de Manuel San Martín a los VW eléctricos entra en... [www.m16.in/2095](http://www.m16.in/2095)

◀ El e-up!, gracias a sus sistemas de recuperación de energía en curvas y frenadas nos demostró que la energía ni se crea ni se destruye; se transforma. Y el pequeño Volkswagen es capaz de hacerlo.

tanto a diario como para una escapada divertida.

En cuanto al e-Golf y al e-up, cada uno con su personalidad y sus cualidades son coches muy aprovechables pe-

ro que se enfrentan al principal obstáculo hoy en día para los eléctricos puros que no es otro que la autonomía. Esto hace que estén destinados para un público muy concreto que se-

pa lo que está comprando y el uso que le va a dar, pero no me cabe duda de que a medio plazo cuando aumente la capacidad y velocidad de carga de las baterías y se realice la necesaria

inversión por parte de las Administraciones en estaciones de recarga, podremos seguir disfrutando de conducir pero a un coste más bajo y sobre todo con cero emisiones.



Una experiencia divertida y enriquecedora en la que ha quedado demostrado que los eléctricos de Volkswagen no sólo son eficientes; también son divertidos de conducir.



Sorprendente la agilidad del Volkswagen e-Golf en el eslalon, pese a sus 1.600 kilos de peso.

Si quieres saber más de la prueba de Diego Gutiérrez a los VW eléctricos entra en... [www.m16.in/2094](http://www.m16.in/2094)

Diego Gutiérrez Morales

# «Queda claro, los eléctricos corren»

A las 9:00 nos dábamos cita en la madrileña Torre de Cristal, donde Volkswagen tiene su sede. Tras presentarnos, desayunamos junto a los demás ganadores del concurso de Motor16 y Volkswagen. Entre charlas y esperas al último que terminaba su café, unas ganas inusitadas de llegar a las pistas del INTA y ponerme tras el volante.

Acreditaciones, control de seguridad... Y las pistas. Una vez en ellas, nos reunimos con todo el equipo de Motor16: presentaciones, introducción del 'planing' del día y café para recargar las pilas. Fotos de rigor (el sol ya empezaba a hacerse notar) y estábamos listos para ponernos a los mandos.

Empecé la jornada con el e-Up! en las rampas. La idea era experimentar la retención de los distintos modos de recuperación energética: D1, D2, D3 y B. En los modos menos agresivos (D1 y D2) la retención en cuesta abajo es apenas perceptible. El modo D3 otorga una



◀ El pequeño e-up! sorprende en las pendientes por su capacidad de retención... Y en aceleración no tuvo rival en el up! de gasolina.

mayor retención. Pero lo impresionante viene cuando afrontas una cuesta abajo del 25% con la palanca en modo B. El coche baja con una retención brutal, sin necesidad de que pises el pedal del freno, mientras generamos la máxima recuperación energética para recargar las baterías. La deceleración de los modos D3 y B es tal que se activan las luces de freno. Tanto es así que, en llano, si levantas el pie del acelerador con el modo B activado, te quedarás parado en pocos metros.

Turno para el e-Golf. Un eslalon en el que sorprende su agilidad a pesar de que sus casi 1.600 kilos pueden hacerte pensar, a priori, lo contrario. El bajo centro de gravedad gracias a la posición de las baterías compensa el peso. Del eslalon diré que mi segundo intento, y los posteriores, fueron limpios, cosa que no puedo decir del primero. Tampoco diré cuántos conos 'acaricié' en ese intento.

Y del eslalon al circuito diseñado por el equipo de Motor16. Un circuito de los que se dicen

'ratoneros', con curvas muy cerradas que al principio me costaron algún que otro subviraje demasiado pronunciado. Primera curva a derechas, unos 90° de ángulo, la siguiente una a izquierdas, peraltada, con un cambio de dirección de 180 grados. Siguiendo curva, otra lenta a derechas, y paso a una curva rápida antes de llegar a la chicane. Siguiendo curva a derechas, esta suave y de velocidad media antes de afrontar dos a izquierdas, la primera moderada y la siguiente notablemente cerrada. Otra chicane antes de llegar la curva que da paso a la línea de meta y ya había reconocido el circuito que más tarde nos pondría a prueba. Pero había que pulir algunos detalles.

Completada la primera vuelta, un breve análisis de mi conducción e indicaciones de cómo mejorar la trazada. A por la segunda vuelta, ésta con trazadas más limpias. El par instantáneo del e-Golf permite salir rápido de las curvas, a la vez que ayu-



▲ En el inicio de la jornada, un 'briefing' con las actividades del día en el INTA.



▲ El Golf GTE corre, y mucho. En las pruebas en el anillo de velocidad sus 204 caballos demostraron 'picante'.



▲ Los consejos del equipo de Motor16, claves para sacar el máximo.

da a colocar fácilmente el coche con un golpe de gas, ¿o debería decir 'golpe de electrones'?

Tras probar el e-Golf, es la hora del híbrido enchufable: el Golf GTE. Esa tapicería retro de tela de cuadros, que tan bien queda con el volante de diseño deportivo y de tamaño y grosor ideales, combinado con un aspecto exterior más que atractivo, unido al picante de sus 204 CV, hacían que ardiere en deseos de probarlo.

Era hora de meterse al anillo de alta velocidad y hacer las pruebas del correvit (mediciones con GPS). Primero, el 0-100 km/h en modo eléctrico. Tras alcanzar los 100 km/h continuamos acelerando hasta llegar a 130 km/h y comprobar que el limitador no me deja ir más rápido en modo únicamente eléctrico.

Parada y otro 0-100 km/h. Esta vez, antes de pisar el acelerador a fondo íbamos a pulsar

**EL BOTÓN DEL 'PICANTE' ES EL QUE PONE 'GTE'. AHORA TENÍAMOS 204 CABALLOS A NUESTRA DISPOSICIÓN Y SE NOTABA: UN 0-100 FULGURANTE**

un botón al lado de la palanca del cambio DSG: el botón del picante, uno donde pone 'GTE'. Ahora teníamos 204 CV a nuestra disposición y se notaba: un 0-100 fulgurante, que prolongaríamos para testar el Golf GTE hasta velocidades que en carretera abierta nos costarían bastantes puntos y cientos de euros. Para esto están los circuitos.

Antes de abandonar el anillo, última prueba: el 0-1.000 m. Pedal derecho a fondo (incluye pulsar el botón del 'kickdown' al final del recorrido del acelerador) y ambos motores, el 1.4 TSI de combustión y el eléctrico, aumentarían fuerzas para entregar 350 Nm de par máximo y conseguir pasar por la línea de los 1.000 m a 183 km/h. El GTE co-

rrer, y mucho. Es algo de lo que salí completamente convencido tras las pruebas en el anillo.

Tras repostar nosotros, los pilotos, con agua muy fría nos convertimos en espectadores de la siguiente prueba: la comparación entre la aceleración del up! de 75 CV y el e-up!

A pesar de una relación peso/potencia favorable al up! de gasolina, la entrega del par máximo desde 0 rpm del eléctrico compensaba y el e-up! conseguía ganar en el 'drag race' todas las veces que lo intentamos. Volvía a quedar claro que los eléctricos corrían.

Y llegaba el turno de la competición: en el circuito que habíamos reconocido con el e-Golf, intentaríamos completar

dos vueltas en menos de 4 minutos consumiendo lo menos posible. Aquí habíamos venido a ser eficientes.

El GTE se notaba más preciso que el e-Golf. Aquí la dirección y las suspensiones algo más duras hacían gala de un tacto algo más deportivo que en su hermano eléctrico. Y a pesar de intentarlo, mi lucha entre cumplir con el crono y marcar un consumo lo más bajo posible no sirvió para conseguir ser el más eficiente. Mi enhorabuena a los ganadores y en especial a Manuel, que consiguió ser el más eficiente por mucho.

Mi agradecimiento a Volkswagen y al equipo de Motor16, por una experiencia divertida y enriquecedora con lo que más nos gusta, los coches y pilotar, y sobre todo por hacerla agradable y en un ambiente distendido. Sin duda el mejor termómetro es que, acabada la jornada, quieras repetir.



+ en www.citroen.es

**CITROËN EN EL TOUR DE FRANCIA**  
**Citroën está presente en el Tour de Francia con varias unidades del C5 Cross Tourer, que sirven de apoyo al equipo ciclista Tinkoff-Saxo. La marca también apoya a la Fundación**

**HONDA RÉCORD DE CONSUMO**

Con una media de 2,82 litros de gasto por cada cien kilómetros, Honda ha batido un nuevo Récord Guinness de consumo de combustible con su modelo Civic Tourer equipado con el motor 1.6 i-DTEC. Dos miembros del equipo europeo de Investigación y Desarrollo han recorrido más de 13.498 kilómetros con este coche durante 25 días a lo largo de los 24 países contiguos de la Unión Europea, entre ellos España.

**ATENTOS A... HASTA EL 17/08**

Se celebra el Festival de Cap Roig, en Girona. Este evento musical es uno de los referentes en nuestro país y cuenta con el apoyo de la marca **Audi**, que **mostrará su modelo Q7** a los asistentes.



**Alberto Contador con siete vehículos, coches de competición y para transporte de material y corredores, que acompañan a sus equipos sub-23 y junior.**

**INNOVACIÓN Y EMOCIÓN**

Los creadores han utilizado al Nissan Juke como fuente de inspiración.



Las obras de 'Concesionarte' fueron presentadas en un evento multitudinario en Madrid.

**NISSAN, CON EL ARTE URBANO**

Nissan apuesta por el arte urbano de vanguardia con 'Concesionarte', un proyecto en el que varios artistas han interpretado lo que significa la expresión de la marca 'Innovación y emoción para todos' con varias obras que tienen al Nissan Juke, el modelo más transgresor del fabricante, como inspiración. Las obras que integran 'Concesionarte' fueron presentadas en un evento

multitudinario celebrado en el Centro de Diseño de Matadero de Madrid y podrán ser admiradas por el público en cuatro concesionarios estratégicos de la marca en la capital. Esas concesiones forman parte de los nuevos Nissan Retail Concept de Madrid, las renovadas instalaciones de la marca, donde se han eliminado las barreras y se han dejado espacios abiertos, sin

mostradores de bienvenida ni despachos. 'Concesionarte' se enmarca dentro del plan que Nissan ha puesto en marcha para acercar la marca a los conductores. Núria Mora, Travesías de Luz y Andi Rivas han sido los tres artistas de la vanguardia urbana española seleccionados para 'reinterpretar' el Juke en colaboración con la revista de tendencias 'El Duende'.

**KIA DE NUEVO CON CALDERÓN**

La marca Kia ha apoyado un año más a José Manuel Calderón, el base español de los New York Knicks, en una nueva edición del Campus de baloncesto celebrada en Badajoz y en la que participaron más de 200 chavales de entre 8 y 18 años. La marca coreana inició su

colaboración con el Campus Calderón en 2011 con el objetivo de utilizar el deporte para inculcar a los más pequeños valores como la igualdad y solidaridad.



**VIAJAR**

**Lonely Planet** busca a viajeros que le ayuden a crear una **guía colectiva de Europa**. Para ello, les proponen contar en redes sociales cuáles son sus rincones favoritos.

**SPAIN CLASSIC RAID POR CAMINOS DE TIERRA**

Un vehículo con al menos 25 años de antigüedad y muchas ganas de pasarlo bien. Es lo único que se pide a los participantes en el Spain Classic Raid, que cruzará España desde Barcelona hasta Sevilla los días 17 al 24 de octubre. Ya están abiertas las inscripciones para esta prueba de regularidad que organiza la Escudería Etcétera y que recorrerá 2.300 kiló-

metros de norte a sur de la Península por caminos de tierra atravesando zonas como los desiertos de Tabernas y Monegros o las llanuras de La Mancha. Los precios para apuntarse a esta aventura van desde los 160 euros que cuesta un día en la carrera hasta los 1.950 del recorrido entero, que incluye cenas y noches en hoteles de lujo.



Los vehículos participantes en esta original carrera deberán tener al menos 25 años de antigüedad.

**EL MODISTO CREARÁ UN MODELO ÚNICO TOYOTA AYGO BY MODESTO LOMBA**

El modisto Modesto Lomba personalizará un Toyota Aygo inspirado en su nueva colección de ropa. Contará con la ayuda de los fans de la marca en Twitter e Instagram.

El Toyota Aygo, uno de los modelos con más posibilidades de personalización del mercado, ya tiene 'quien le vista'. El diseñador Modesto Lomba creará un vehículo 'a medida' inspirado en su próxima Colección Primavera/Verano 2016, que se presentará en Madrid el 18 de septiembre. Para lograr su ob-

jetivo, contará con la ayuda de los fans de la marca en Twitter e Instagram que, a través del hashtag #AYGObyLomba podrán sugerir al modisto cómo personalizar su Aygo. Los participantes en esta acción podrán ganar cuatro entradas dobles para asistir a la presentación de la Colección de Lomba.



El Toyota Aygo personalizado por Modesto Lomba se presentará oficialmente en el mes de septiembre, junto a la nueva colección del modisto.

**SEAT EN ITALIA EL LEÓN, COCHE DE POLICÍA**

Hasta 4.000 unidades del Seat León serán adquiridas por las fuerzas del orden italianas a lo largo de los próximos tres años. La marca española ya ha entregado los primeros 206 vehículos, 106 a los Carabinieri y otros 100 a la Polizia di Stato. Los vehículos

están blindados y equipados con un motor 2.0 TDI de 150 CV. También tienen neumáticos especiales con reglajes de suspensión adaptados a las necesidades policiales.



**DEPORTE**

**SsangYong España** ha cedido siete Tívolis, dos Rodius y un Rexton a la organización del **Mundial de Kitesurf**. La marca es vehículo oficial de este evento.

**BP Ultimate informa**

La promoción de la Estación del Ahorro de BP se ha ampliado hasta el 31 de agosto. Los usuarios de la tarjeta BP Premierplus podrán seguir ahorrándose 1€ extra por cada 25 litros de repostaje en EESS de BP, además de los 3 céntimos por litro repostado. Ambas cantidades se acumularán en su ValeAhorroBP mensual.

**Carburantes BP**  
 con tecnología **ACTIVE**

# La Fórmula 1 frena en el mes de agosto

Hungaroring es un trazado diferente que pone fin a la primera parte del campeonato, donde Mercedes ha dominado incluso más que en 2014. Ferrari y Williams luchan entre sí en la distancia y a la espera de que McLaren deje atrás este difícil arranque de temporada

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

Por su configuración y características, el trazado magiar rompe la dinámica de los circuitos rápidos iniciada desde Mónaco (Canadá, Red Bull Ring, Silverstone), proporcionando oportunidades a aquellos monoplazas que no

brillan tanto en las configuraciones anteriores. Si bien la escasa facilidad para el adelantamiento en este circuito suele proporcionar carreras monótonas, en ocasiones ha ofrecido algunas de las mejores de la temporada. Por ejemplo, el pasado año, o en 2006, cuando Jenson Button

lograba su primera victoria en la Fórmula 1. No es el trazado más duro físicamente en términos de pilotaje, pero sí la sartén natural en la que está enclavado el Hungaroring se ve acosada por el calor ambiental la prueba puede resultar demoledora para sus protagonistas. En

la vuelta clasificatoria para la parrilla de salida no da respiro, y tampoco margen para el error. Lograr la pole es, en principio, garantía de victoria. Considerando que la elección de Pirelli para esta carrera es considerada conservadora, es de esperar una sola parada en boxes, con lo

**EN DATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO  
1986  
GP ORGANIZADOS  
28

LONGITUD  
4.381 METROS  
VUELTAS  
70

CURVAS (IZDA./DRCHA.)  
14 (8/6)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
290 KM/H

RÉCORD VUELTA  
1:19.071  
M. SCHUMACHER  
(2004)



## Circuito de Hungaroring curva a curva

La pista gana adherencia a medida que transcurre el fin de semana, lo que dificulta la puesta a punto. Necesidad de buena tracción a baja velocidad. La configuración sinuosa y el calor hacen de Hungaroring un trazado exigente desde el punto de vista físico. Como en Mónaco, los entrenamientos resultan vitales para la victoria.

**1** La primera se cierra mucho, de casi 180 grados. La dificultad para adelantar hace que se arriesgue mucho para ganar posiciones y son muy frecuentes los contactos tras la salida. En carrera se llega a casi 290 kilómetros por hora, y se reduce en segunda velocidad tras una gran frenada. Es la única recta del circuito, y un punto donde es posible pero no fácil adelantar.

**2 3** Tras una bajada de rápida aceleración, se llega a una curva de izquierdas, bastante

bacheada en la entrada. Al frenar cabe la posibilidad de bloquear las ruedas y seguir recto. A partir de aquí se acelera para pasar a fondo la curva 3, ya que llega a continuación una pequeña recta en subida.

**4** Curva muy rápida en quinta, con la entrada ciega y de salida muy apurada porque la trazada es reducida y la curva estrecha. Se puede ganar o perder mucho tiempo en la salida.

**5** Exige mucha agresividad a la hora de frenar y "tirarse" a ella. Muy amplia, se acelera en zona de baches.

**6 7** Chicane que requiere paso agresivo por los pianos de la derecha, pero no de la izquierda, porque es zona de aceleración y el monoplaza se descoloca si se hace encima del último piano. A partir de aquí llegan las zonas donde la tracción a baja velocidad es clave



**8 9** Tras una cortísima recta, se puede entrar muy fuerte en la curva 8 de cuarta velocidad, siempre y cuando el coche no sufra subviraje. Hay que mantenerse a la izquierda en la salida para la trazada de la 9, una de las más complicadas del circuito, porque según se deja de acelerar, se puede acusar sub o sobreviraje

**10 11** La primera se toma a fondo, para llegar a la segunda muy rápida, de derechas. Llega luego una bajada y una fuerte frenada antes de una nueva curva de derechas, en la que hay que usar el plano con cuidado el plano de salida porque ralentiza la salida.

**12 13 14** Curva muy bacheada en la entrada, puede ser fácil fallar la frenada. Una pequeña aceleración y se llega a la última curva, también bacheada en la entrada es muy larga. Cambia el asfalto en medio de ella, y la velocidad de salida es crucial para la recta de meta.



▲ Lewis Hamilton y Nico Rosberg llegan a Hungría, donde volverán a escribir nuevas páginas de su dueto. No se espera que ningún otro equipo pueda hacer sombra a la escudería alemana.

que los pronósticos apuntan a priori a una carrera más anodina de no producirse circunstancias singulares.

El pasado año, Mercedes evidenció el viernes una superioridad aplastante en las simulaciones de carrera. Paradójicamente, el equipo alemán logró uno de los peores resultados de la temporada. Sin embargo, en la presente temporada sus pilotos llegan a Hungría con un parcial más aplastante si cabe que el pasado año, ya que salvo el triunfo de Sebastian Vettel en Malasia, nadie ha subido a lo más

alto del podio desde entonces, y ni Hamilton ni Rosberg se han bajado del cajón en todas las pruebas de la temporada. De hacer apuestas, el tema parece claro.

En el duelo particular entre ambos pilotos, Hamilton tiene en esta pista uno de sus trazados favoritos del calendario. Desde que debutara en 2007 ha ganado en cuatro ocasiones, empatando con Schumacher a victorias –cuatro– pero es el piloto con más victorias en relación al número de participaciones. Además, esta temporada aventaja a Rosberg en

# FERRARI EMPEZÓ MUY BIEN PERO PARECE IR PERDIENDO FUELE SEGÚN PA SAN LAS CARRERAS. WILLIAMS PELEA CON ELLOS POR EL 2º PUESTO



## EN 2014 Hungria: la mejor carrera de la temporada

El Gran Premio de Hungría de 2014 fue, con toda seguridad, la mejor carrera de la pasada temporada. Las características del circuito y los avatares meteorológicos y de la prueba permitieron brillar a otros protagonistas frente al dominio de Mercedes. Por primera vez en la temporada subieron al podio tres monoplazas diferentes, también distintas motorizaciones diferentes, en una cita que estuvo abierta hasta las últimas dos vueltas. Daniel Ricciardo y Fernando Alonso jugaron sus cartas con maestría, mientras en el equipo alemán terminó envuelto en la polémica, y sus pilotos muy cerca uno del otro en la lucha por el título.

La lluvia antes de la carrera cambió el panorama y con las dos interrupciones hubo que improvisar nuevas estrategias sobre la marcha. Ricciardo llevó a cabo una inspirada primera pasada por boxes para cambiar gomas. «Vamos a ganar esta carrera», gritó a su equipo por la radio a mitad de carrera, en la esperanza de que la lluvia no volviera.

Pero tan protagonista o más lo eran Fernando Alonso y Ferrari, quien se colocó en una increíble posición para optar incluso a la victoria con un monoplaza que sufría para subir al podio —llevaba uno en todo el año—. Desde el sábado hasta el domingo, el piloto

español optimizó cada oportunidad. Primero, con el quinto puesto de parrilla. Luego ganando posiciones en la arrancada. Con las decisiones tomadas ante la salida del coche de seguridad y el cambio de estrategia sobre la marcha, Alonso marcaba el ritmo de Hamilton durante una parte de la carrera, mientras se dedicaba a cuidar el juego de gomas blandas que debían llegar hasta el final de la carrera.

Tras 70 vueltas con el mismo juego, sólo Daniel Ricciardo con sus neumáticos más frescos pudo superar al español en la meta. El australiano había liderado el primer tercio de la prueba, alargó el segundo relevo en pista, y ante las opciones tomadas por Alonso y Hamilton, quedó con gomas más frescas para atacar a ambos en las cinco últimas vueltas. Por un momento, parecía que el Ferrari podría conseguir una increíble victoria. A sólo dos giros del final logró superar al australiano al español, para lograr así su segunda victoria de la temporada, dejando todavía más en evidencia a Sebastian Vettel.

Mercedes finalmente no confirmaría las expectativas del viernes, donde había puesto en evidencia una brutal ventaja en las simulaciones. Pero el monoplaza de Hamilton casi acaba

entre llamas en los entrenamientos del sábado, en otra nueva avería mecánica. Hamilton consiguió de nuevo 'limitar de daños' el domingo en una de las pistas más duras para adelantar del campeonato, considerando su retrasada posición de parrilla y que Rosberg había logrado la pole.

Las diferentes estrategias para sus pilotos —dos paradas para Hamilton, tres para el alemán— provocaron la polémica entre sus pilotos cuando llegaron a rodar juntos a los dos pilotos de Mercedes al final de la prueba. El equipo pidió al británico que dejara pasar a su compañero, y Hamilton se negó. «Si se queda lo suficientemente cerca para adelantar, puede adelantar», respondió por la radio Hamilton a su equipo. Y Rosberg se quedó fuera del podio. Por delante, Ricciardo, Alonso, y el británico.

Lewis Hamilton llegó a la pausa veraniega con 11 puntos de desventaja respecto al piloto alemán a pesar de los problemas que había sufrido el sábado en los grandes premios anteriores, Hungaroring incluido. Como se confirmó a final de temporada, su capacidad de respuesta en esta etapa del campeonato resultó crucial para segundo título.

su particular lucha por la pole, que ha logrado en cinco ocasiones por las cuatro del piloto alemán.

El W06 ha logrado mantener un dominio aplastante en todo tipo de trazados, y Hungaroring no será la excepción. También ha refinado los escasos problemas de fiabilidad el pasado año, y ni siquiera los sufridos en 2014 con el sistema de frenos han sido un obstáculo este año, factor este de alguna incidencia en el trazado magiar.

Obviando cualquier sorpresa referente a Mercedes, por detrás sigue abierta la lucha entre Ferrari y Williams por la segunda posición de la jerarquía. El equipo británico parece haber tomado este año el mismo camino que en 2014, cuando su progresión se aceleró a partir del Gran Premio de Austria. Y si los podios de Bottas y Massa en Canadá y Austria aprovecharon los fallos de Raikkonen y del equipo en boxes, a la inversa, el podio de Vettel en Silverstone fue fruto del inspirado cambio de gomas del piloto alemán. Pero es indudable que el monoplaza británico se está acercando desde Mónaco al SF15 T, superándole netamente en Silverstone.

Hungaroring puede cambiar el panorama para Ferrari, «Hemos visto en otros circuitos que todo depende de la configuración y de los neumáticos que utilizamos», reconocía Kimi Raikkonen tras la cita británica, «espero que sea una historia diferente en la próxima y en circuitos diferentes». El finlandés admitió que Silverstone no fue propicio para el monoplaza italiano. «Estoy seguro que el de Hungría será mejor, los anteriores fueron algo más rápidos».

En Ferrari quedó claro hace tiempo que el optimista arranque de temporada se ha visto truncado y no presenta opción a Mercedes en contra de lo esperado a principios de año. El SF15 no es homogéneo en todo tipo de trazados, y cabe el temor de que



◀◀ La fiabilidad de Vettel es la base de que Ferrari siga obteniendo buenos resultados. No se puede decir lo mismo de Raikkonen, muy cuestionado. En Red Bull no acaban los problemas.



◀◀ El equipo Williams ha mejorado de manera evidente en las últimas carreras. Bottas y Massa quieren seguir dando la batalla.



la Scuderia repita la involución de 2013 y 2014 a medida que avanza el campeonato. En Silverstone, por ejemplo la desventaja con la pole fue la segunda mayor de toda la temporada: 1,1 segundos, por detrás de los 1,4 de la primera cita, en Australia.

Sin embargo, trazados como Hungaroring no favorecen a priori al Williams FW37, ni tampoco la pista mojada, como se comprobó en Silverstone. «Tenía un coche más rápido en entrenamientos y en carrera en Silverstone, lo que no había ocurrido en toda la temporada», explicaba Felipe Massa tras la pasada carrera, «en Austria llegaron modificaciones que no funcionaron como se esperaba, pe-

ro entendíamos cómo había que trabajar para Silverstone, y todo lo que cambiamos para esta carrera funcionó, así que estamos confirmando una vez más que sabemos cómo desarrollar el coche de la primera a la última carrera». Pero en Hungaroring cabe esperar que sea Williams el que sufra en el duelo entre ambos equipos.

¿Y cómo ha sido la temporada de McLaren al llegar al parón veraniego? «Los datos es en lo que nos fijamos constantemente, en el rendimiento del coche», explicaba Ron Dennis en Silverstone, «y se está comportando muy bien aquí, es difícil de creer, pero estamos obteniendo mejores cifras que en todo el año».

Al menos en el trazado

británico, el diferencial del MP4-30 frente a la pole fue el menor de todo el año, 1,5 segundos. «Ellos pilotan el coche (Alonso y Button), y saben que en las curvas es muy rápido, todavía no como el Mercedes por ahora, no en todas las curvas, pero sí en la mayoría, y también en relación con casi todos los coches de la parrilla. Todo el mundo en la Fórmula 1 lo sabe, no sólo es McLaren, los demás equipos también lo saben porque estudian los datos». Entonces, ¿qué está fallando en McLaren/Honda? ¿En qué tiene que trabajar el equipo británico para afrontar la temporada tras la pausa veraniega?

«Tenemos un desafío con nuestros socios (Honda), que

están luchando contra las prestaciones y la fiabilidad y cuando hay un problema el rendimiento sufre. Lo primero es la fiabilidad», explicaba Dennis, y Eric Boullier detallaba recientemente los obstáculos que lastran al equipo británico. «No podemos utilizar el coche a su máxima potencia, está bastante bien equilibrado, pero no podemos utilizar tanta carga aerodinámica como el resto. Perdemos velocidad en todas las partes de la pista».

Se trata de la fiabilidad en primer lugar. «Tiene también que ver con la manejabilidad del motor, muy difícil y compleja de gestionar hasta ahora». Según Boullier, el propulsor de Honda dispone



◀◀ Pese al dominio de los Mercedes en los entrenamientos, la victoria fue para Ricciardo, que adelantó a Alonso en las últimas vueltas.



## ALONSO Y MCLAREN ESPERAN DAR UN SALTO ADELANTE



como piloto revelación de la temporada. A pesar de enfrentarse al fenómeno mediático y las expectativas generadas por Max Verstappen, Sainz ha logrado superar globalmente al piloto holandés tanto en entrenamientos como en carrera, sin cometer errores, y aún condicionado por la mecánica en las últimas dos pruebas.

En todo caso, el piloto español no puede estar más satisfecho. «Ha sido un comienzo positivo para mi carrera en la Fórmula 1, también un poco inesperado, no esperábamos tener tan buen arranque. Estoy muy feliz con todo lo que está ocurriendo». Con un monoplaza muy rápido y eficaz –salvo en los comienzos de carrera– sólo el propulsor Renault ha impedido a los dos pilotos de Toro Rosso lograr más puntos. «Estamos muy cerca el uno del otro, siempre a una décima, está todo tan igualado, que en una curva él es más rápido y en la siguiente lo soy yo, y luego él... Siempre es así, aprendes mucho».

Por su parte, Roberto Merhi ha conseguido una inesperada continuidad en Manor, cuando parecía que se reduciría a las primeras carreras. «Está haciendo un gran trabajo y en la ola buena ¿no?», reconocía recientemente John Booth, uno de los responsables del equipo británico. De hecho, el castellonense ha batido en las tres últimas citas a su rival británico, con la excepción del abandono en Montreal. Para Merhi sería ya un extraordinario éxito para un piloto sin aporte económico poder terminar la temporada, una 'rara avis' en la Fórmula 1 actual.

El Gran Premio de Hungría cierra la primera mitad del campeonato y también las sedes de los equipos durante dos semanas en agosto. ¿Qué nos encontraremos a la vuelta? En principios, algunos cambios reglamentarios que afectarán a los pilotos y, ojalá, al espectáculo. Del resto no se sabe, pero en el caso de Mercedes, pocas novedades.



◀ Carlos Sainz es la revelación del campeonato. El madrileño quiere seguir por ese camino la segunda parte del año.



▶ Roberto Merhi sigue afianzándose en la categoría y batiendo regularmente a su compañero.

de cifras de potencia eléctrica similares a las de sus rivales, pero otros propulsores tienen mejor capacidad de entregarla al asfalto. «No podemos aplicar toda la potencia recuperada porque crea problemas de fiabilidad, y esto afecta al rendimiento». Al parecer, la entrega de potencia también estaría afectando a la manejabilidad para el piloto, desequilibrando el comportamiento del monoplaza.

Para McLaren, el tiempo disponible hasta Bélgica puede resultar clave para un salto de rendimiento a partir del retorno veraniego. «Tenemos

dos semanas en agosto donde no podemos hacer nada, pero todavía hay mucho tiempo para analizar toda la información de estas carreras», explicaba recientemente Jenson Button.

«Daremos un paso en la segunda parte de la temporada», explicaba estos días Yasuhisa Arai, «actualizaremos la unidad de potencia, lo que nos hará más competitivos y alcanzaremos a los monoplazas que marchan por delante», explicaba el siempre optimista técnico nipón, quien tampoco se ha caracterizado por acertar con sus pronósticos esta temporada, aunque sí reco-

noía que la «fiabilidad ya no es un problema durante el fin de semana».

«Creo que la segunda mitad del año mostrará a un McLaren más competitivo», también aventuraba un esperanzado Alonso estos días, «y el proyecto para el año que viene es el segundo año, por lo que todo será diferente, todo el equipo está concentrándose en 2015, y hay que desarrollar el coche para entonces, ahora trabajamos en ambos frentes a la vez».

También en el terreno de los pilotos españoles, Carlos Sainz llega a la pausa estival



Consultas ☎  
902 102 094

Iluminación Led Vestuario Accesorios Ciclismo Accesorios Automóvil Accesorios Camión Herramientas -Outlet-

# Lleva tu Bici de vacaciones

## También se lo merece

Porta Bicis de Remolque para 3 bicicletas  
225,00 €



Entrega gratuita a partir de 80 €\* · Productos en Stock, entrega en 48 horas

Disponibles en 7 Colores



Cascos Infantiles  
El regalo más original



# 10% Descuento

Introduce BBR9Q6 en el carrito de compra

\* Envío gratis para pedidos superiores a 80 € en Península. Ofertas válidas hasta el 31 de agosto de 2015. Los precios incluyen IVA y excluyen los gastos de envío. Cupón de descuento válido hasta el 31 de agosto de 2015.

PayPal VISA Transferecia Bancaria ContraReembolso

www.misherramientas.com

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

## Matriculaciones en Europa

### RECUPERACIÓN GENERAL

Un mes más el mercado español, con el 25,5 % de subida, lidera el crecimiento de las ventas de coches en los 28 países de la UE que, al cierre del primer trimestre del año acumulan 7.169.984 matriculaciones, con un incremento del 8,2 %. Más alto es el despegue de junio, que con el 14,6 % de aumento (1.364.009 unidades) protagoniza la mayor subida mensual desde diciembre de 2009 y se convierte en el vigésimosegundo mes consecutivo al alza; no en vano, los cinco grandes mercados cierran junio con porcentaje positivo de dos dígitos (ver cuadro).

En cuanto a marcas y grupos, VW aumenta la diferencia como líder indiscutible en ambos ranking dentro de los mercados de la UE y los países de la EFTA (Islandia, Noruega y Suiza), gracias al crecimiento mensual de doble dígito en todas sus marcas. Con excepciones no demasiado significativas, positivo también es el signo que acompaña la diferencia interanual mensual y acumulada de marcas y grupos, con el consorcio VW en cabeza al final del primer semestre (1.846.016 unidades y 7,4%), seguido por PSA (784.635 y 3,6%), Renault (726.345 y 9,2%), Ford 539.516 y 6,7%) y Opel (502.669 y -1,0%), el único, junto con Honda (66.018 y -8,7%), que presenta porcentaje negativo. Fuera de ese quinteto, los mayores crecimientos son para Mitsubishi (70.223 y 52,2%), Nissan (303.507 y 21,0%), Jaguar Land Rover (90.943 y 16,7%) y Daimler (419.570 y 15,3 %).

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Junio	%15/14	Enero/Junio	%15/14
VW	166.915	18,0	914.528	8,6
RENAULT	111.334	5,3	518.098	10,4
FORD	103.450	16,0	539.516	6,7
OPEL	102.228	9,6	500.315	5,8
PEUGEOT	85.255	13,8	450.111	6,5
AUDI	75.475	17,3	400.824	4,2
BMW	71.920	11,4	373.110	7,4
MERCEDES	69.560	16,9	369.022	11,0
FIAT	66.195	14,8	355.954	9,6
SKODA	61.695	17,1	320.013	5,5

### LOS MAYORES MERCADOS

	Junio	%15/14	Enero/Junio	%15/14
ALEMANIA	313.539	12,9	1.618.949	5,2
REINO UNIDO	257.817	12,9	1.376.889	7,0
FRANCIA	225.638	15,0	1.017.493	6,1
ITALIA	146.682	14,4	872.951	15,2
ESPAÑA	111.333	23,5	555.222	22,0
BÉLGICA	40.426	14,9	288.424	0,2
PAÍSES BAJOS	36.999	13,2	201.702	1,4
EUZ8	1.364.009	14,6	7.169.984	8,2
EFTA	49.902	20,8	244.974	7,1
EUZ8+EFTA	1.413.911	14,8	7.414.958	8,2

### RENTING

#### El Mondeo Coche del Año

El Ford Mondeo, como Coche del Año de Renting, y Agustín García, como la Personalidad más Relevante del Sector del Automóvil, han sido los galardonados con los premios del Grupo Automoción Press (GAP), editor de diversas cabeceras relacionadas con el mundo del motor, como Renting Automoción y Tribuna de Automoción. Los 993 puntos



▲ Agustín García, de AER.



▲ Javier Menéndez, editor-director de GAP, entrega el premio al director comercial de Ford España, Santiago Sanz, en un acto patrocinado por Cetelem.

otorgados al Ford por un jurado integrado por 25 expertos del sector permitía al Mondeo imponerse al VW Passat (979 puntos) y Volvo XC90 (956 puntos). Por su parte, Agustín García era premiado por su trayectoria al frente de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), cuya presidencia ocupa desde 2002.

### BMW

#### A la venta el Serie 3

Ya está llegando a los concesionarios españoles la sexta generación del Serie 3, modelo que celebra su 40 aniversario con una actualización estética y mecánicas más eficientes y potentes, en las que destaca la incorporación de los tres cilindros de gasolina (318i) y diésel (316d). El completo

equipamiento de serie se puede mejorar con los acabados Advantage Sport, Luxury o M Sport. En los Serie 3 no faltan volante de cuero multifunción, climatizador automático

bi-zona, l radio BMW Professional con pantalla de 6,5" y controlador iDrive, manos libres con interfaz USB, sensor de lluvia y luces automáticas, antinieblas delante, llamada de emergencia inteligente, control de presión de los neumáticos, Servotronic o extensión de garantía al tercer año o 100.000 kilómetros.

### PRECIOS Y GAMA

	Berlina	Touring	Berlina	Touring
318i (Manual) 136 CV	32.600€	34.500€	318d (Manual) 150 CV	38.800€
320i (Manual) 184 CV	37.400€	39.200€	320d (Manual) 163 CV	37.100€
330i (Manual) 252 CV	42.400€	44.200€	320d (Manual) 190 CV	37.900€
330i xDrive (Automático) 252 CV	46.700€	50.300€	320d xDrive (Manual) 190 CV	41.800€
340i xDrive (Manual) 326 CV	53.900€	55.700€	325d (Manual) 218 CV	42.800€
316d (Manual) 116 CV	33.000€	36.400€	330d (Automático) 258 CV	50.900€
318d (Manual) 150 CV	35.000€	38.000€	335d xDrive (Automático) 313 CV	56.350€

Con cuatro niveles de acabado



# Motor16.com y UNIVERSAL

## Te regalan el mejor cine de coches y acción con

A LA VENTA EN DVD Y BLU-RAY EL 29 DE JULIO



# FAST & FURIOUS 7

## Gana 4 packs exclusivos con una sudadera y el DVD de FAST & FURIOUS 7



Cómo participar: Durante dos semanas encontrarás un código secreto en cada ejemplar de nuestra revista numerados del 1 al 2. Envía un correo electrónico cuando tengas completados los dos códigos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com) y los cuatro primeros en llegar ganarán cada uno de ellos un Pack compuesto por una sudadera y el DVD de la película Fast&Furious.





saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Ford models like A6 2.0 TDI 190CV and A7 Sportback 3.0 TFSI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Mercedes models like A7 Sportback 3.0 TFSI and A6 Avant 2.0 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Opel models like Corsa 3.0 TFSI and Astra 1.4 TFSI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Renault models like Captur 1.3 TCE and Scenic 1.6 TCE.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various SEAT models like Ibiza 1.6 TDI and Ibiza 1.8 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Volkswagen models like Golf 2.0 TDI and Golf 1.8 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Volvo models like V40 1.9 TDI and V40 2.0 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Peugeot models like 208 1.6 TDI and 208 1.8 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Citroën models like C4 Cactus and C4 Picasso.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Dacia models like Logan, Logan MCV, and Sandero.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Skoda models like Octavia and Scala.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Kia models like Niro and Soul.

Chevrolet logo and 'Autotodo' advertisement with contact information: Príncipe de Vergara 221, Madrid. 91 563 04 69. Ctra. Fuencarral-Alcobendas km 1, Madrid. 91 344 69 21.

AUDI SERVICE

CALIDAD ASEGURADA Servicio de calidad, tecnología avanzada e instalaciones y técnicos especializados son las notas diferenciales de los concesionarios y servicios oficiales de la marca de los cuatro aros, que anima a sus clientes a no dejar su Audi «en manos inapropiadas».



FORD Ya está disponible el EcoSport

Un interior más estilizado, que incluye asientos de cuero, nuevo diseño de llantas, detalles cromados y, si el cliente quiere, la desaparición de la rueda de repuesto del portón trasero son algunas de las novedades del nuevo EcoSport, que ya se puede reservar en los concesionarios españoles. La renovación también

Table with 3 columns: Model, Trend, Titanium. Shows prices for Ford EcoSport variants: 1.50 Ti-VCT 112 CV (15.900€), 1.00 EcoBoost 125 CV (17.150€), 1.50 TDCi 95 CV (17.150€), 1.50 Ti-VCT PowerShift 112 CV (17.400€).

Desde 13.290 € se puede conseguir



aporta luna trasera, retrovisores y asientos delanteros calefactables, una nueva configuración de la suspensión y motores más potentes y eficientes, como el 1.5 TDCi que consume 4,4 l/100 km y emite 115 g/km de CO2.

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

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Peugeot models like 208 1.6 TDI and 208 1.8 TDI.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Citroën models like C4 Cactus and C4 Picasso.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Dacia models like Logan, Logan MCV, and Sandero.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Skoda models like Octavia and Scala.

Table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various Kia models like Niro and Soul.



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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various car models and their prices.

MAZDA

NUEVA IMAGEN Un logotipo renovado en el que destaca un fondo negro y llamativos elementos como una malla de aluminio en el exterior son parte de la renovación de imagen que se está efectuando en la red de concesionarios europeos de Mazda. Nueva identidad que aumenta el protagonismo de los modelos y armoniza conceptos.



BMW Serie 7: normal o alargado Ya hay precios de la berlina de representación de BMW, que se comercializa con dos carrocerías cuya mayor diferencia reside en la longitud de la batalla. En su completo equipamiento destaca: apertura manos libres, sensores de aparcamiento, faros de LED, Llantas de 19" con neumáticos runflat (20" en motor de gasolina), cambio automático

deportivo de 8 velocidades Steptronic con levas en el volante, protección activa, sensor de lluvia y luces, sistema de navegación Professional, GestureControl, Paquete de servicios ConnectedDrive con llamada de emergencia inteligente.

Tres motores a elegir



Table with 2 columns: Diésel, Gasolina. Lists prices for different models like 730d xDrive, 730Ld, 730Ld xDrive, 750i xDrive, 750Li xDrive.

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various car models and their prices.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Includes sub-sections for Maserati and Mazda.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Includes sub-section for Mercedes.



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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Contains various car models and their prices.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Contains various car models and their prices.







## CÁMARA TRASERA CON MODO REMOLQUE

Luis Pulido

Tengo un Opel Insignia con cámara trasera, muy práctica a la hora de aparcar. En vacaciones llevo un remolque con equipaje para toda la familia y, aunque ya le tengo tomado el pulso a la hora de acoplarlo, sí es cierto que en ocasiones tengo que tirar de músculo para acercarlo y engancharlo. Creo que han sacado una aplicación que hace esta maniobra más sencilla. ¿Sería posible incorporarlo? Gracias

### RESPUESTA

Sinceramente no entendemos bien lo que quieres decir con lo de han sacado una aplicación, pero no tenemos constancia de ello. Si te refieres a que puedes incorporar una aplicación e instalarla en la cámara trasera de tu Opel Insignia, mucho nos tememos que no va a ser posible. Otra cosa es que te refieras a modelos que sí cuentan con esta función.

Nosotros tuvimos ocasión de probarlo hace meses en la nueva Mercedes-Benz Vito y, lo cierto, es que facilita mucho las cosas. Ten en cuenta que este vehículo puede remolcar hasta 2.500 kilos y mover a mano ese peso para acercarlo hasta el enganche es un esfuerzo que requiere mucha fuerza.

Por eso la



CARTA DE LA SEMANA

## DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE

Andrés Gómez

Hace unos días leí la toma de contacto que hicieron al Caterham 275 y en ella indicaban que con el acabado R se incorporaba un diferencial autoblocante. No soy un experto en la materia, pero me gustaría saber qué función tiene y cómo funciona exactamente ese elemento que, casi siempre, se utiliza en modelos de corte deportivo. Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

La función del diferencial es vital para distribuir la velocidad de las ruedas motrices en el paso por curva. Imagina que en esa situación una de las ruedas gira sobre firme seco y la otra sobre una superficie deslizante. Esta última se llevaría toda la velocidad porque al girar ofrece menos resistencia y el vehículo no avanzaría solidariamente. Si esto mismo lo aplicamos a un vehículo de competición, y aunque el firme esté seco, en pleno apoyo la rueda interior recibiría más par al estar más 'descargada'.

Para evitar ese efecto se monta el diferencial autoblocante. Se calcula un determinado valor de diferencia de velocidad entra las ruedas motrices y por medio de un sistema mecánico o electrónico se bloquea parcialmente el dife-

Vito cuenta con una función en la cámara trasera que, además de indicar la dirección de la marcha gracias a unas líneas dinámicas, dispone de un modo remolque. Si se activa, la cámara se desplaza hacia abajo para mostrar

rencial para mandar par a la rueda que mayor adherencia tiene.

En el caso de un diferencial mecánico la eficacia del autoblocante se mide por el porcentaje que se transmite a la rueda con mayor adherencia. De esta manera podemos encontrar tarados del 25, 50, 75 por ciento... Digamos que cuanto más alto sea el porcentaje, más eficaz será el autoblocante, pero también será mucho más intrusivo y brusco a la hora de mantener la trayectoria.

Por ese motivo se han ido incorporando en diferenciales electrónicos a los vehículos de calle más prestacionales, un sistema que es muy efectivo y mucho más refinado en su funcionamiento.

una sección más detallada del enganche. En ese instante aparece una línea amarilla vertical, que hay que alinear con la lanza del remolque al engranar la marcha atrás. De esta manera se facilita mucho la maniobra de acoplamiento.

## CONSULTAS RÁPIDAS



COMPRÉ MI COCHE NUEVO HACE TRES MESES Y AÚN NO ME LO HAN ENTREGADO. ¿QUÉ PUEDO HACER?

El plazo de entrega del vehículo por parte del concesionario será el acordado por contrato. Si se estableció por escrito un plazo inferior a tres meses y ese tiempo ya ha transcurrido, el establecimiento está incurriendo en un incumplimiento de contrato. En caso de no haberse pactado un plazo en concreto, siempre cabrá atenderse al uso del sector en cuanto a lo que se considere un "plazo razonable".

Si su concesionario ha incumplido el plazo pactado, en esta situación la normativa le legitima a usted para reclamar, bien el cumplimiento, bien la resolución del contrato, pudiendo exigir además una indemnización por daños y perjuicios siempre que éstos se hayan producido, traigan su causa en este retraso y pueda usted probarlos y cuantificarlos. No obstante, a falta de acuerdo con el concesionario, solo un juez podría obligar a indemnizar. Para hacer valer sus derechos debería usted presentar la correspondiente reclamación por escrito. La hoja de reclamaciones es el conducto ideal; debe estar a su disposición en el propio concesionario. Otra opción sería reclamar por escrito del que le quedara constancia fehaciente su presentación, como el envío de un burofax. Posteriormente podría trasladar su reclamación a los organismos de consumo competentes y, en su caso, a la vía judicial. En la práctica lo habitual sería instar el cumplimiento, cursando para ello la correspondiente negociación o reclamación, en función de los casos.

## BUENA PREGUNTA

LEGALMENTE PODRÍA HACERLO, PERO A FORTUNADAMENTE NO ES LO HABITUAL

¿Puede el taller pedir un anticipo por la reparación del vehículo?

### RESPUESTA

Legalmente no se prohíbe que el taller pueda pedir un anticipo al cliente. Podría entenderse que es legítimo que lo soliciten, cuando puedan acreditar justa causa, como en el encargo de piezas.

En la práctica no es habitual que los talleres pidan anticipo y esto es así porque el taller ya tiene suficiente garantía de pago con el propio vehículo que queda en su poder. En efecto, al momento de la entrega,

el taller se constituye en depositario del vehículo que le dejan en reparación o revisión. En virtud de ese depósito, el taller se obliga frente a su cliente a hacerse cargo del cuidado, custodia y vigilancia del vehículo, siendo responsable de los daños, roturas, accidentes, robos... que pudiera sufrir durante su estancia en las dependencias del establecimiento. Pero el establecimiento también adquiere derechos y es que, una vez reparado el vehículo, si el cliente no paga, el taller adquiere el derecho de retención, en tanto no se liquide el precio convenido.



## SÍ, SI SE DAN ALTERNATIVAS DE PAGO AL CONTADO

¿Puede negarse el concesionario al pago íntegro del vehículo a través de transferencia bancaria (sin financiación)?

### RESPUESTA

En esta pregunta lo que parece que se cuestiona no es si el pago se hace al contado o a plazos, sino si se hace mediante transferencia bancaria. Es posible que el concesionario no admita transferencias bancarias, habida cuenta que esta puede retrotraerse por voluntad del cliente, en las ocho semanas siguientes a haberse realizado, conforme a la normativa vigente. Es lícita esa restricción al consumidor, siempre que se den alternativas para que pueda realizarse el pago al contado.

Por el contrario no sería admisible que el concesionario impusiera una única forma de pago, pago financiado, lo cual podría llegar a considerarse por un juez como cláusula abusiva. Dice la normativa que «se conside-

rarán cláusulas abusivas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato».

En efecto, la forma de pago es uno de los elementos que configuran el contrato de compraventa. En general, los pagos pueden realizarse al contado o a plazos. En este segundo supuesto generalmente el pago se financiará, podrá inscribirse o no en el Registro de Ventas a Plazos de Bienes Muebles, o incluso podrá hacerse reserva de dominio, en tanto el pago aplazado no se liquide en su totalidad.

De las distintas fórmulas de pago que caben, el concesionario dará al cliente diversas alternativas, llegando las partes a un acuerdo sobre la forma de pago elegida, entre las que el concesionario ofrece.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### PUERTAS TRASERAS CORREDIZAS

Jesús Sánchez

Estamos de acuerdo contigo, aunque también hay usuarios que prefieren las puertas tradicionales. Tener las puertas traseras corredizas facilita el acceso al interior y se pueden abrir en sitios donde apenas hay espacio, como al estacionar en batería. Ya sólo por eso valdría la pena. En cuanto a tu segunda curiosidad, no es un problema de seguridad, ya que pasan con total normalidad

las pruebas que realizan los fabricantes. Es más un problema de coste, porque resultan más caras, y de peso, como argumenta BMW, que barajó la posibilidad de incorporarlas en el Serie 2 Gran Tourer, pero las desechó por ser más pesadas.

### EQUIVALENCIA DE NEUMÁTICOS

Carlos Sanjuán

A la hora de cambiar la medida de tus neumáticos debes tener en cuenta varios factores para

no tener problemas legales. Por un lado, el índice de capacidad de carga y el de velocidad deben ser iguales o superiores al de las 'gomas' sustituidas, y por el otro, el diámetro exterior debe tener una tolerancia dentro del margen +/- 3 por ciento. Por lo tanto, puedes cambiar tus neumáticos 185/60 R15 por unos 205/50 R16, ya que la diferencia es de -1,39 por ciento, pero recuerda que te obliga a cambiar también las llantas, con el consiguiente desembolso que eso supone.

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

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

NUEVOS SISTEMAS MOTOR16 PROBABA LOS ÚLTIMOS AVANCES



la variante más rabiosa –motor V6 de 251 caballos– de su berlina de lujo, que, por supuesto era brutalidad pero envuelta en la más exquisita delicadeza.

El imparable avance tecnológico que vivía el sector del automóvil nos obligaba a todos a reciclarnos y ponernos al día. Y nada mejor para ello que repasar los últimos sistemas que equipaban los coches. Lo hacíamos en una prueba en las pistas del INTA y el circuit del Jarama con varios modelos que nos permitirían comprobar el funcionamiento de dispositivos como el ABS, la dirección a las cuatro ruedas, la tracción total o el sistema antipatinamiento y las suspensiones variables. Gracias a ellos, el nivel de seguridad y confort se ha multiplicado en estos 25 años, así, como el número de vidas salvadas en la carretera.

La prueba de la semana tenía como protagonista a una berlina japonesa que venía a competir con los europeos apoyándose en un grado tecnológico superlativo. El Honda Accord, con motor de gasolina de 2 litros de cilindrada y 135 caballos era un sedán de estilo clásico que por poco más de 3,5 millones de pesetas destacaba por su confort, su equipamiento y su acabado y no lo hacía tanto por el tacto de los frenos o la amortiguación, demasiado blanda.

Adentrándonos en el mundo de la competición asistíamos a la presentación del Peugeot 905, un imponente prototipo que la marca francesa del león pondría a disposición de Jean Pierre Jabouille para atacar el Mundial de Sport Prototipos a partir de 1991. No era la única apuesta deportiva del grupo PSA, que también había presentado el Citroën ZX Rallye Raid que iba a debutar en

Nº 351

14 JULIO 1990

La portada



El Volkswagen Golf para 1991 era el principal argumento de la portada de esta semana que también reservaba un amplio espacio a la variante más deportiva del Jaguar XJ. La victoria de Carlos Sainz en el Rally de Nueva Zelanda era otro destacado.

la Baja Aragón de ese año con un plantel de pilotos tremendo: Ari Vatanen, Bjorn Waldegaard y Jackie Icks... Palabras mayores.

También palabras mayores era la demostración de Carlos Sainz en el Rally de Nueva Zelanda, con cuya victoria el español se encaramaba a la primera posición en el mundial de la especialidad, con 25 puntos de ventaja sobre Didier Auriol.

Y no menos imponente había sido la victoria de Alain Prost, con Ferrari, en la última carrera de Fórmula 1 disputada en el circuito de Paul Ricard. Con su victoria, el 'Profesor' se acercaba a sólo un punto en la clasificación provisional del Mundial de su íntimo enemigo, el inolvidable Ayrton Senna, que en Francia sólo había podido ser tercero.

# VW Golf, capítulo 3

Volkswagen y el Golf habían escrito hasta este 1990 sólo dos capítulos de su historia, pero estaban a punto de empezar a perfilar el tercero. En efecto, una nueva generación del compacto alemán estaba dando sus últimos pasos como coche de pruebas y Motor16 lo había cazado y descubría todos los secretos del Golf en su tercera entrega.

La leyenda del Volkswagen Golf estaba a punto de escribir su tercer capítulo, pues en Motor16 descubrimos la tercera generación del modelo alemán, un coche que llegaría al mercado en 1991 pero del que desvelábamos sus principales secretos, como que contaría con motores de hasta

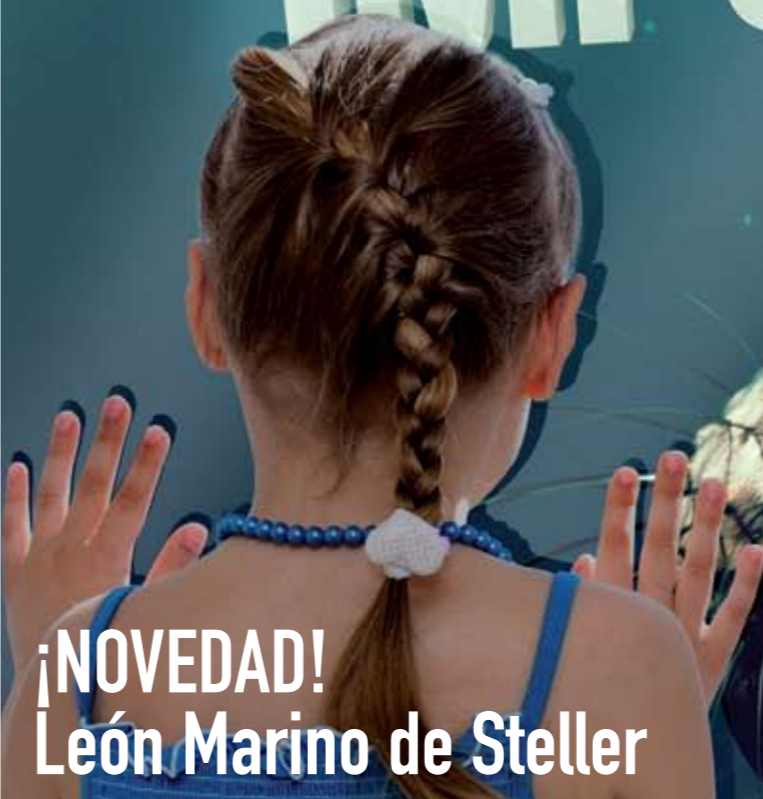
210 caballos de potencia que le permitirían alcanzar los 240 kilómetros por hora. Todo eso demostraba la apuesta por la deportividad de la marca alemana.

Otro que apostaba por sus característicos rasgos era Jaguar, que en este julio de 1990 nos enseñaba el XJR,

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



# MÁS CERCA IMPOSIBLE



¡NOVEDAD!  
León Marino de Steller

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

SÍGUENOS EN



**PEUGEOT 308 CON NUEVO MOTOR GASOLINA PureTech 130 CV  
CONDUCE TUS SENSACIONES**

**POR 15.900€  
CON NAVEGADOR**

PLAN  
PIVE  
INCLUIDO



PEUGEOT ASSISTANCE  
8 AÑOS ASISTENCIA GRATUITA EN CARRETERA



PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 308: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,1 hasta 5,6. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 82 hasta 130.

**PURETECH**

Ponte al volante del Peugeot 308 y descubre su nuevo motor tricilíndrico PureTech. Un motor más compacto, ligero y eficiente que aúna 130 CV de potencia con un consumo homologado de 4,6l. Su turbo de última generación y su proceso de combustión optimizado te permitirán disfrutar en cada momento de una conducción segura, dinámica y eficiente. Descubre nuevas sensaciones con el PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 S&S.

**PEUGEOT FINANCIACIÓN**

PVP recomendado en Península y Baleares de 15.900€ para un 308 5p Style 1.2L PureTech 130S&S/96 kW (impuestos, transporte, descuentos y plan PIVE incluidos) para clientes particulares que financian a través de Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. PVP recomendado con Plan PIVE 8 para los clientes que no financian: 308 5p Style 1.2L PureTech 130 S&S/96kW por 17.100€ y del modelo visualizado (308 5p Style 1.2 PureTech 130 S&S/96kW con llanta topacio y pintura metalizada): 17.700€. Oferta no acumulable y válida hasta el 31.07.15. Consulte condiciones en su concesionario. Plan PIVE-8 en gama Peugeot 308 sujeto a condiciones de dicho plan.

**PEUGEOT 308**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT