

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

AL VOLANTE: BMW X1,  
MERCEDES GLC,  
VW TOURAN



Un día de pruebas con los lectores:  
Noelia Vidrié y Daniel Larena nos cuentan  
su experiencia con los VW eléctricos



Nº1.652  
Del 4 al 17 de agosto  
de 2015

## PROBAMOS EL VOLVO XC90 D5

225 CV

EL RIVAL MÁS DURO DE LOS SUV ALEMANES **A fondo**



Especial

**Ford S-Max**  
El monovolumen más deportivo, bajo la lupa



Nuevo **R8** Al volante Probamos el Audi más rápido de la historia

Hasta 610 CV y 330 km/h



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



Gracias a la tecnología Active, los nuevos Carburantes BP ayudan a limpiar la suciedad desde el primer repostaje.

Más información en [www.estacionesdeserviciobp.es](http://www.estacionesdeserviciobp.es)



entre nosotros



Javier Montoya  
jmontoya@motor16.com

## El gran negocio de la velocidad

28.000 denuncias en una semana y más de 300.000 multas 'irregulares'... El control de la velocidad sigue siendo un buen negocio

La semana pasada, la DGT puso punto final a una campaña de esas cíclicas de control de velocidad –como si no nos controlaran ya habitualmente la misma y tuvieran que hacer aún más hincapié en ello– que se saldó con casi 28.000 denuncias por excesos en los 7 días que duró el dispositivo especial. Es decir, que por si no nos sentimos suficientemente vigilados, cada cierto tiempo las autoridades aprietan un poquito más la tuerca sobre nosotros para terminar de exprimarnos. El balance que hace la DGT de esta campaña pone énfasis en que de esas 27.854 denuncias, dos fueron tramitadas como delito al superar en más de 80 km/h el límite establecido. Pero no se dan más datos, tal vez porque no los haya llamativos –o no convenga airearlos– sobre el porcentaje de velocidad excesiva del resto de sancionados. Porque posiblemente, el grueso de las sanciones sean por velocidades en absoluto estratosféricas y en lugares donde no hay un peligro inminente. Pero eso volvería a abrir el debate sobre el verdadero fin de los radares en nuestro país.

Un fin recaudatorio, como muchos pensamos, que se demuestra con nuevas sentencias condenatorias tanto para la DGT como el Servei Catalá de Transit. En concreto, tras denuncia de Automovilistas Europeos Asociados, ambos organismos han sido condenados por no aplicar el margen de error a la medición efectuada por sus radares. En efecto, en esas multas, no se aplica el margen de desviación del radar –un porcentaje establecido por la normativa– por lo que la velocidad sobre la que se sanciona es superior a la que debería tenerse en cuenta. Eso suponía que una sanción de 300 euros y dos puntos de carné antes de aplicar ese margen, se convierte, en sólo 100 euros y ningún punto de penalización. De esta forma, los conductores españoles estamos sometidos además de al control de unos radares claramente recaudatorios, a una 'picaresca' por la que, según datos de AEA se han impuesto, desde el año 2010, 300.000 multas por un importe superior en dinero y en puntos del permiso de conducir a lo que marca la ley.

visto en internet

## AL VOLANTE, TRANQUILIDAD Y UNA SONRISA

Los calores del verano –y más este año en el que estamos batiendo récords– son una vez más grandes enemigos de los conductores en estos viajes estivales. Y como todos los años, Anfabra, el RACE y la DGT han lanzado la campaña de concienciación para evitar un cansancio al volante que pueda provocar accidentes. Descansar cada dos horas, mantenerse hidratado, tomarse la conducción de forma relajada o descansar convenientemente antes del viaje son algunos de esos consejos fundamentales a la hora de iniciar o poner fin a las vacaciones.



Si quieres ver los videos de Leo Harlem para esta campaña entra en...  
[m16.in/v784](http://m16.in/v784) y [m16.in/v785](http://m16.in/v785)

Y siempre hay que recordarlo; sobre todo porque este año, recibiremos esos consejos con una sonrisa, la que nos provocará el humorista Leo Harlem y su peculiar forma de interpretar

la realidad. Harlem ha grabado unos vídeos para esta campaña en los que nos recuerda que al volante es conveniente mucha tranquilidad y también sentido del humor.

no te lo pierdas

## EXPERIENCIAS SOLIDARIAS

Dos iniciativas, una que cumplía 12 años y otra que se estrenaba, han tenido lugar en las últimas semanas en el Circuito del Jarama. Por un lado las 24 Horas solidarias de Ford, que ya han repartido más de 1,4 millones de euros a lo largo de su historia para diferentes ONG. Y la que debutaba era la que de la mano de Seat, el RACE y la ONCE daba la oportunidad de conducir un coche, por primera vez, un grupo de 60 invidentes. Dos ejemplos de solidaridad del mundo del automóvil.



Síguenos en...



@motor16  
/Motor16



Motor16.tv  
Motor16



## HASTA EL 18 DE AGOSTO

Este número 1.651 permanecerá en el kiosco del 4 al 17 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)

### QUE PASA

6

#### FERRARI 488 SPIDER

Con 670 caballos

Si hace unos meses debutaba el 488 GTB, ahora le toca el turno al 488 Spider, descapotable que Ferrari estrenará en Francfort



y que pone en juego lo último en tecnología y diseño. Motor V8 y 670 caballos para acelerar de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos y de 0 a 200 en 8,7 segundos, y lograr una velocidad máxima superior a 325 km/h.

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.



### CUATRO RUEDAS

22

#### VOLKSWAGEN TOURAN

Más práctico y eficiente

**La tercera generación del Touran presume de sólidos argumentos, como una carrocería más grande y práctica, una gama de seis motores que reducen el consumo hasta un 19 por ciento y equipamientos muy innovadores. Llega en septiembre, con siete plazas de serie para el mercado español.**

transmite mayor robustez. Más amplio y versátil gracias a su nueva arquitectura, incorpora una nueva familia de motores más eficientes y añade más carga tecnológica.

24

#### FORD S-MAX

El monovolumen más deportivo

La segunda generación del Ford S-Max es más avanzada tecnológicamente y cuenta con una gama de motores más eficiente. El paso al frente dado es espectacular, aunque respetando siempre el ADN propio de este modelo, que consiste en ofrecer una gran habitabilidad y confort de marcha, con las 'maneras' dinámicas de una berlina.

+INTERESANTE

34

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

Rendimiento sorprendente

Noelia Vidrié y Daniel Larena no se esperaban un rendimiento tan similar al de un coche de combustión en la gama de Volkswagen eléctricos. Los dos nos cuentan su experiencia tras el día de pruebas en el INTA

38

#### 24 HORAS FORD

Triunfo solidario  
El equipo de La Razón y Motor 16 ganó las 24 Horas Ford, lo que se tradujo en un premio de 38.000 euros para la Fundación Apascovi.

### CUATRO RUEDAS

20

#### MERCEDES GLC

Un gran salto adelante

**El Mercedes GLK iba bien, pero el GLC, su sustituto, ha subido un escalón en todo lo relativo al comportamiento dinámico y transmite tacto de coche de un segmento superior. Llega en septiembre a España, sólo con motores diesel de 170 y 204 caballos, tracción total y cambio automático de 9 marchas. Más adelante llegará una versión híbrida enchufable.**



En las 12 ediciones ya disputadas, ha repartido más de 1,4 millones de euros para proyectos solidarios.

39

#### EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN PARA INVIDENTES

Pilotando a ciegas

60 invidentes pudieron comprobar de primera mano la sensación de conducir un coche por sí mismos en el circuito madrileño del Jarama. Una experiencia basada en la destreza y la confianza que han demostrado tanto los guías como los participantes.

### DE CARRERAS

42

#### FÓRMULA E

Chispa para rato

No había un campeonato de los iniciados en los últimos años que presentara más incertidumbres que la Fórmula E, pero al cierre de su primera edición se confirma que ha nacido para quedarse.

46

#### A TODO GAS

Últimas noticias del deporte

### De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	14
La semana	32
+ Interesante	34
A la última	40
De carreras	42
Queremos saber	64
El retrovisor	66

### Busca tu marca

AUDI	14
BMW	18
FERRARI	6
FORD	24, 38
MERCEDES	20
SEAT	39
VOLKSWAGEN	22, 34
VOLVO	8

### SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

#### EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45





Acelera de 0 a 200 km/h en 8,7 segundos

# Ferrari desvela el **488 Spider**, con techo duro retráctil y 670 caballos

Si hace unos meses debutaba el 488 GTB, ahora le toca el turno al 488 Spider, descapotable que Ferrari estrenará en Frankfurt y que pone en juego lo último en tecnología y diseño. Empezando por el segundo punto, la casa italiana recurre al techo duro retráctil RHT, que rebaja el peso y asegura más confort interior que con una capota de lona. Se repliega en 14 segundos hasta situarse sobre el motor, y a partir de ese momento el conductor puede elegir la posición de la luneta eléctrica paraviento, que en su modo más bajo permite disfrutar a los ocupantes de todo el sonido del motor.

Dice Ferrari que sus ingenieros han mimado la aerodinámica para minimizar la resistencia y aumentar el

apoyo a alta velocidad, lo que se consigue utilizando lo que llaman 'spoiler soplado' y dotando los bajos de generadores 'vortex'. Además, una serie de elementos canalizan el flujo de aire hacia la cubierta del motor. El chasis del 488 Spider, creado en base al techo retráctil, tiene una estructura que combina el aluminio con otros metales livianos, como el magnesio, de forma que la rigidez aumenta un 23 por ciento respecto al 458 Spider e iguala la del 488 GTB.

En cuanto al 'corazón' de la máquina, Ferrari apuesta por un V8 turboalimentado de 3.902 c.c. con 670 CV a 8.000 rpm y un par de 77,6 mkg a sólo 3.000 vueltas que le

permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos y de 0 a 200 en 8,7 segundos, siendo la velocidad máxima superior a 325 km/h. Y el comportamiento también se ha mejorado, lo que la firma del Cavallino explica con un dato: a la salida de las curvas la aceleración es un 12 por ciento más rápida gracias a la configuración mecánica

optimizada y a la mejor integración de los sistemas electrónicos con el control de deslizamiento lateral SSC2.



▲▼ El techo duro retráctil del 488 Spider permite capotar o descapotar el coche en 14 segundos. Ahorra 25 kilos respecto a uno de lona, y sus dos secciones se recogen superpuestas sobre el motor central. La luneta eléctrica paravientos puede ajustarse en tres posiciones.



▲► Ferrari ha logrado la misma rigidez torsional y flexional que en el 488 GTB, de carrocería coupé.



## JAGUAR F-PACE: ACABA LA FASE DE PRUEBAS

En Frankfurt verá la luz el F-Pace, un deportivo SUV que Jaguar producirá en la planta de Solihull y que empezará a venderse en 2016. Caracterizado por su ligera carrocería con alta proporción de aluminio, el F-Pace concluye ahora su fase final de pruebas, que se ha desarrollado en los climas más extremos, desde los 40 grados bajo cero de Arjeplog, en el norte de Suecia, a los 50 sobre cero de Dubai, donde el habitáculo de los coches expuestos rebasó los 70 grados.



## Primera foto del **Q30**, el compacto de Infiniti fabricado en Gran Bretaña

En el próximo Salón de Frankfurt, que abre sus puertas al público del 17 al 27 de septiembre, Infiniti presentará oficialmente el Q30, un modelo compacto de enfoque 'premium' que la marca japonesa fabricará en la planta británica de Sunderland, de donde salen también los Nissan Note, Juke, Qashqai y Leaf. De este modo, Infiniti producirá ya en cuatro países diferentes de tres continentes. En cuanto a los datos técnicos del Q30, habrá que esperar al evento alemán para conocer detalles sobre mecánica, diseño y equipamiento.

## Con Pack Performance y 627 CV El **Apollo Edition**, un Ford Mustang único

No es una nueva versión del Mustang, sino otra de las ediciones especiales 'únicas' que Ford crea desde el año 2008 para, a través de una subasta, recaudar fondos dedicados a los programas educativos de la organización estadounidense EAA AirVenture, que desde 1992 ha introducido en el mundo de la aviación a 1,9 millones de jóvenes con su iniciativa Young Eagles. En esta ocasión sirven de inspiración las misiones Apollo de la NASA, de cuyas naves toma el Mustang Apollo Edition su pintura exterior, que com-



▲► El Mustang Apollo Edition combina una imagen muy personalizada con un chasis más deportivo: suspensión rebajada, llantas de 21 pulgadas, frenos Brembo...



## PARA PENSAR

# 408

caballos rinde el Mercedes CLA 45 AMG preparado por Lorinser.

Son 48 CV más que en el coche de serie, y el par máximo del CLA 45 AMG crece hasta 56,1 mkg tras pasar por las manos del 'tuner' alemán, que también prepara otras versiones: al CLA 250, por ejemplo, le saca 34 CV extra.

## EL PUNTAZO

El Startech Sixty8 es una preparación del Land Rover Defender que rinde tributo a los 68 años del TT británico. Se harán sólo 68 unidades, con precios a partir de 67.990 euros.



bina el blanco y el negro. Diversos detalles patrióticos y del citado programa espacial personalizan tanto la carrocería como el habitáculo,

mientras que los ingenieros han elevado la deportividad del modelo de Ford con un paquete 'Performance' que lleva la energía del motor 5.0

a 627 CV y asegura un chasis en consonancia: llantas Forgiato de 21 pulgadas, frenos Brembo de seis pistones y suspensión más firme.



Ha costado pero por fin el nuevo XC90 ya es una realidad que hemos podido probar a fondo. Y la espera ha merecido la pena ya que el nuevo buque insignia de Volvo ha echado el resto en todos y cada uno de los aspectos que se valoran en un todocamino de alta gama y gran tamaño. A modo de resumen, se podría decir que ahora el XC90 mantiene el carácter sueco pero adopta el tacto de conducción del mejor 'premium' alemán.

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

Con 4,95 metros de largo la verdad es que el nuevo XC90 impone cuando lo contemplas desde lejos. El antiguo, el que nos ha acompañado durante 13 largos años, medía 4,80 y el XC 60, el todocamino que quedará por debajo del recién llegado a partir de ahora, se mantiene en 4,63 metros y ya es un buen ejemplar. Lo que yo no me po-

día imaginar es que con ese tamaño y sus casi dos toneladas y media de peso cuando lleva dos ocupantes y algo de equipaje, este moderno 'autocar de línea' con sus siete asientos y el mejor maletero disponible del segmento con todas las plazas ocupa-

das, iba a desenvolverse con tanta soltura en terrenos a priori poco propicios para un vehículo que se presupone más propio para autovías o autopistas.

Uno de esos escenarios, aunque cueste creerlo, es la gran ciudad donde el nuevo XC90, que gira mucho mejor que el anterior a pesar de crecer 15 centímetros (11,8 metros de diámetro de giro frente a los 12,7 del anterior), se mueve como pez en el agua siempre que por razones obvias, conduzcamos de parking a par-

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> EMISIONES OFICIALES: **152 G/KM** IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **4,75%**

king y no tengamos que ponernos a buscar un espacio de cinco metros entre dos coches (aunque la opción de aparcamiento asistido también ayuda en situaciones complicadas). Además, el puesto de conducción elevado, la gran superficie acristalada y las ayudas al estilo de la opción de visión periférica 360°, hacen fácil lo difícil y permiten disfrutar con agrado de esta fortaleza rodante aunque en el exterior los coches se crucen, los taxistas y las furgonetas achuchen, las motos te pasen rozando los retrovisores y los radares acechen. Pero mejor aún que en la gran ciudad, el escenario donde el XC90 supera todas las expectativas y sorprende por su inesperada forma de hacer las cosas es en carreteras de montaña, con curvas y más

curvas sin importar el radio, su longitud o su peralte. Este exigente terreno, laboratorio de pruebas para muchas marcas y espacio de tortura para otras que no consiguen sus objetivos, también es territorio conquistado para este Volvo que por primera vez en la historia nos transmite (sin la ayuda de la suspensión neumática), el tacto alemán inconfundible de los modelos con el comportamiento más logrado. Incluso el control de estabilidad dispone de un modo deportivo que desconecta la función de reducción de potencia del motor y permite un nivel controlado de deslizamiento de las ruedas traseras si detecta que el conductor está usando el volante y el acelerador de forma dinámica. Eso sí, si el derrape excede un determinado límite,

PRECIO **64.376 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

**+** Peso ligero. Volumen de equipaje con 7 plazas. Consumo muy bajo. Calidad de acabado. Prestaciones. Comportamiento. Equipamiento de serie.

EN CONTRA

**-** Sin levas de cambio en el volante. Tercera fila con espacio algo justo. Altura de carga. Rueda de repuesto opcional. Precio de la tercera fila.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ La cámara frontal escondida en el escudo forma parte del sistema de visión periférica 360°. La imagen que llega al conductor es impresionante.



# Carácter sueco, tacto alemán





CASI 5 METROS CON SUS 4,95 METROS DE LONGITUD, EL XC90 SÓLO QUEDA POR DETRÁS DEL AUDI Q7 EN TAMAÑO, IMPONIÉNDOSE AL BMW X5 Y AL LAND ROVER DISCOVERY 4. CALIDAD POR LOS CUATRO COSTADOS EL XC90 HA CONSEGUIDO COMBINAR LA FILOSOFÍA SUECA DEL AUTOMÓVIL CON UN TACTO ALEMÁN DE CONDUCCIÓN. Y CON UNA CALIDAD EXTRAORDINARIA



▲▼ Fiel a su histórica trayectoria en este campo, el XC90 cuenta con unos asientos muy cómodos. Los respaldos traseros se reclinan y se desplazan.

▲▼ La rueda de repuesto es opcional por 62 euros. La 3ª fila de asientos cuesta 4.900 euros. Con las 7 plazas ocupadas quedan 314 litros de maletero.



◀▲ El climatizador de 4 zonas es opcional por 691 euros. Pero en esta versión el panel de instrumentos digital es de serie. Al cambio automático de 8 marchas tan sólo le faltan las levas en el volante. El control de estabilidad tiene modo deportivo.

el ESP vuelve a funcionar normalmente. Con todo, el XC90 en seco, con asfalto uniforme y en zonas muy viradas puede llegar a ser muy divertido de conducir y moverse a ritmos casi increíbles con un nivel elevado de seguridad y sin sudar demasiado, todo un logro en un vehículo de ese porte. Aunque hay que reconocer que en asfalto rugoso o carreteras muy bacheadas el compromiso estabilidad-confort se pierde un poco y el filtrado de la suspensión no es tan eficaz.

En cualquier caso el 'feeling' es magnífico y llega a través de un esquema de suspensiones eficaz, ligero e incluso original. Y es que se recurre a una gran cantidad de aluminio y a una ligera ballesta transversal de material compuesto en el puente trasero (si el coche no está equipado con suspensión neumática) que, junto a los

amortiguadores, reduce el peso (se eliminan los muelles) y 'sujeta' las inercias del conjunto con especial eficacia. Y hablando de peso, el XC90 es el menos pesado de todos sus rivales y eso también se nota al volante con una sensación de ligereza y de respuesta inmediata cuya responsabilidad también recae en un motor y un cambio automático de 8 marchas a la altura del resto. Lástima que las levas de cambio en el volante sólo estén disponibles con el acabado R-Design.

El XC90 tiene una altura libre al suelo de 238 mm, claramente mejor que la de sus rivales de Audi y BMW. Esto le permite aventurarse un poco más allá fuera del asfalto, aunque las rutas más complicadas habría que dejárselas al XC90 que lleve la opción de suspensión regulable (2.703 euros) y la de ajustes de modos de

conducción (113 euros) ya que en su modo 'off road', a velocidades por debajo de 20 km/h, la altura libre aumenta hasta los 267 mm y se aprovecha al máximo el rendimiento en caminos difíciles.

El motor diesel más potente de la gama, con 225 caballos, ofrece muy buena respuesta, el refinamiento de un motor diésel bien encapsulado que casi pasa desapercibido por sonoridad o vibraciones y un consumo real que, en una utilización normal sin carga máxima, raras veces sube de 8 litros cada 100 kilómetros. De hecho, rondar los 6 l/100 km reales circulando a 120 km/h con este 'aparato' tiene mucho mérito. Y otro dato más que demuestra el excelente trabajo realizado por los ingenieros de Volvo, el XC90 ha homologado oficialmente un consumo medio de 5,7 l/100 km, sólo 0,8 litros más que un Nissan Qas-



◀ El XC90 se defiende bien en el campo y por caminos aunque su filosofía no es la de meterse en muchos problemas fuera del asfalto.

hqi dCi 130 4x4, que parece una hormiga a su lado.

El XC90 completa su despliegue de medios con una calidad exquisita y espacio para aburrir en su interior. Espacio pero

también flexibilidad, con tres asientos traseros individuales que se desplazan 13 centímetros para ganar maletero por zonas, respaldos que se reclinan... y un espacio de carga que con las 7 plazas ocupadas ofrece

la mayor capacidad del segmento con nada menos que 314 litros (dos veces el de un Fiat 500). Ahora bien, lo que no puede ser no puede ser y además es imposible. Las dos plazas de la tercera fila no son ninguna maravilla, pero dos chavales no muy altos pueden sentarse allí sin demasiados motivos para protestar. No obstante, con buen criterio, los ingenieros han dejado un muy buen maletero con 7 plazas sacrificando algo de espacio en dos asientos que normalmente no necesitan más.

El equipamiento del acabado Momentum es muy completo con elementos de serie como la navegación, la pantalla táctil de gran tamaño, el portón trasero eléctrico, la advertencia de cambio de carril, el reconocimiento de señales... Todo ello con un precio final elevado pero competitivo para el primer modelo de la nueva era Volvo.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP **ACTIVE** con tecnología

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	XC90 D5
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera	82,0 x 93,2
Cilindrada (c.c.)	1.969
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo e intercooler
Compresión	15,8 a 1
Potencia máxima/rpm	225/4.250
Par máximo/rpm	479/1.750-2.500

TRANSMISIÓN	Total permanente
Tracción	Auto. de 8 vel.
Caja de cambios	Auto. de 8 vel.

Relaciones de la caja de cambios:	
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	14,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	22,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	30,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	36,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	44,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	54,5
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	65,5

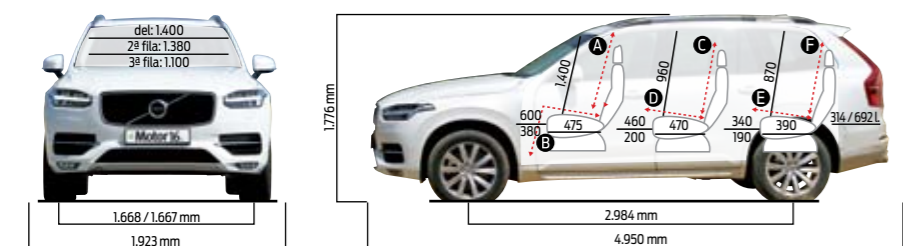
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera	Paralelogramo deformable con muelles y amortiguadores y estabilizadora.
Trasera	Paralelogramo deformable con amortiguadores, ballesta transversal de material compuesto y estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R19
Llantas, aleación	8J x 19

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.130
Capacidad del depósito (l)	71
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,5
Mantenimiento (km)	30.000

### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.400 mm (B) Espacio piernas del. (máx.-mín): 1.075/855 mm (C) Altura al techo detrás 870 mm (D) Espacio piernas tras. (máx.-mín): 930/670 mm (E) Altura al techo 3ª fila: 870 mm (F) Espacio piernas 3ª fila (máx.-mín): 730/580 mm

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Asistente de aparcamiento	×		
Manómetro de aceite	×		
Termómetro de agua	×		
Portón trasero eléctrico	×		
Regulador velocidad	×		
Ajuste lumbar eléctrico	×		
Control descenso de pendientes	×		
Panel de instrumentos digital	×		
Volante regulable altura/profund.	×		
Asiento regulable en altura	×		
Asiento posterior partido	×		
Arranque sin llave			×
Climatizador automático 4 zonas			×
Climatizador automático 2 zonas	×		
Techo solar			×
Asientos de cuero parcial	×		
Faros de LED			×
Sensor de faros	×		
Sensor lluvia	×		
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla	×		
Airbag laterales	×		
Airbag de cortina	×		
Reconocimiento de señales	×		
Advertencia de cambio de carril	×		
Sensor presión de neumáticos	×		
Aviso de colisión frontal	×		

**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Climatizador 4 zonas: 691. Techo solar: 1.666. Head up Display: 1.383. Rueda de repuesto de emergencia: 62. Ajustes modo de conducción: 113. Suspensión neumática: 2.703. Asientos con función masaje: 785. Climatizador en 3ª fila: 754. Cámara de aparcamiento 360º: 1.163. Asientos traseros con calefacción: 276.



### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,1
1.000 m salida parada	29,7
De 0 a 100 km/h	8,4
Recorriendo (metros)	140
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,6
<b>CONSUMOS</b>	
1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
De 80 a 120 km/h en D	6,3
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>	
	99
<b>RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv</b>	
	9,5

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,0 km/h de promedio	7,8	12,8
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,6	17,8
En conducción rápida	8,9	12,0
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,3	15,9
A 140 km/h de cruceo	7,1	14,1
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	7,0	14,3

AUTONOMÍA MEDIA	Kilómetros recorridos
	965

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	6,2	16,1
Ciclo extraurbano	5,5	18,2
Ciclo mixto	5,8	17,2

FRENOS		
segundos	1	2
a 60 km/h	1,7 seg.	14,5 m.
a 100 km/h	2,9 seg.	40,5 m.
a 120 km/h	3,8 seg.	58,7 m.

SONORIDAD		
100 dB		
90 dB		
80 dB		
70 dB		
60 dB		
50 dB		
40 dB		
30 dB		
20 dB		
10 dB		
0 dB		

RALENTI	60 KM/H	90 KM/H	120 KM/H	140 KM/H	TOPE
45,2	59,7	62,8	67,7	70,8	78,7

## EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP **ACTIVE** con tecnología

	VOLVO XC90 D5 225 CV 8 VEL.	AUDI Q7 3.0 TDI 272 CV 8 VEL.	BMW X5 XDRIVE 250 218 CV 8 VEL.	LR DISCOVERY 4 3.0 SDV6 256 CV 8 VEL.
PRECIO (en euros)	64.376	74.235	64.299	63.294
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	5,7	5,9	5,8	7,7
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	7,8	6,5	8,2	9,3
MALETERO 5/7 (capacidad en litros)	692/314	770/295	575/274	1192/280

**NUESTRAS CONCLUSIONES**

Con sus 2.130 kilos es el más ligero del grupo y también el que consigue menor consumo, aunque porcentualmente y si tenemos en cuenta su potencia el Q7 lleve las de ganar. El nuevo modelo sueco también es el que ofrece un mayor volumen para equipaje si van las siete plazas ocupadas. Y el mejor equipamiento en relación a la factura final. Y a igualdad de potencia es el que más corre.

No ofrece motores diesel menos potentes por lo que con sus 272 caballos y su peso aligerado al máximo (sólo 5 kilos más que el Volvo XC90) arrasa en prestaciones. Con un centro de gravedad muy bajo (el de menor altura libre al suelo junto al BMW X5) su comportamiento también está un paso por encima. Sin embargo cuesta 10.000 euros más que el Volvo.

Pesa más que el sueco y tiene 27 caballos menos lo que se nota en las prestaciones. Como le ocurre al Volvo, su motor de cuatro cilindros no tiene nada que envidiar en refinamiento a los de 6 de sus rivales de Audi y Land Rover. El BMW es el que tiene el maletero más pequeño del cuarteto y también la menor altura libre al suelo, lo que limita su uso fuera del asfalto.

Es el más aventurero pero también el que lleva más tiempo en el mercado sin una renovación profunda. Eso se nota en el peso (de media 350 kilos más que sus rivales) y en la dotación referente a seguridad y conectividad. El mayor peso hace que en marcha sea menos ágil y que consuma más, aunque en el campo deja atrás a todos. Utiliza un cambio automático de 8 marchas.

## PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

### EXCELLENCE EL TOP de la gama XC90.

Presentado en el último Salón de Shanghai, el XC90 Excellence refleja la preocupación de la firma sueca por sus clientes más exclusivos y reúne en un solo modelo todo el lujo y la tecnología más innovadora. Para empezar, las dos filas de asientos posteriores han dejado paso a dos butacas reclinables con masaje, calefacción, ventilación y un gran espacio para las piernas. Además el Excellence cuenta entre otras cosas con



mesitas plegables, grandes pantallas táctiles, neverita con control de temperatura y vasos de cristal de la reputada firma sueca Orrefors. Las versiones Excellence llegarán a España a finales de año.

Si quieres saber más sobre el Volvo XC90 entra en [m16.in/1579](http://m16.in/1579)

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

**FINANCIACIÓN**  
 Entrada mínima de 16.094 euros. 48 plazos de 1.339 euros. El precio final aplazado es de 80.349 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 1,31 euros/km. Coste por km total: 2,16 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: no disponible Seguro a todo riesgo: 538 euros/año con franquicia de 510 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**  
**VOLVO**  
 Importador: Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana, 130. 28046 Madrid.  
 Teléfono: 915 666 237

**RED DE POSVENTA**  
 72 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje  
[www.volvocars.es](http://www.volvocars.es)



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:  
**69.252 EUROS**

## EN DIRECTO

**Andrés Mas**  
 amas@motor16.com

Nunca he ocultado un cariño especial por los Volvo. Siempre los he visto como coches con una personalidad especial, cómodos, eficaces y seguros. Pero también pensaba que estaban un pasito por detrás de los grandes fabricantes alemanes en aspectos como comportamiento o tecnología. Llegados a este punto, el nuevo XC90 sorprende porque sin abandonar el estilo o la personalidad de la marca sueca, ofrece un tacto alemán en su conducción que termina por conformar un modelo extraordinario con el que se disfruta cada kilómetro. Si a esto le sumamos una calidad de diez, un motor suficiente para casi cualquier necesidad y la tecnología más vanguardista, podemos decir que, aunque ha tardado, la marca sueca ha fabricado el Volvo definitivo.





Quien haya tenido la suerte de conducir alguno de los 27.000 Audi R8 vendidos hasta la fecha entenderá rápidamente el motivo de que el nuevo modelo roce la perfección. Y es bien sencillo: porque va aún mejor. Es más potente, rápido y deportivo, pero también más cómodo y fácil de conducir. Además, la marca alemana rebaja el consumo, adopta una tracción Quattro de nuevo desarrollo y actualiza tecnológicamente a su 'fiera'.

# Velocidad eres tú

Aunque las primeras entregas tendrán lugar en otoño –afortunados ellos–, la marca de los cuatro aros acepta pedidos de su nuevo R8 desde el 13 de mayo, cuando anunció las facturas: 191.870 euros para el V10 de 540 CV y 214.870 para el V10 Plus de 610 CV, que pasa a ser el Audi de producción más rápido de la historia, con sus 330 km/h de punta, sus 3,2 segundos para alcanzar 100 km/h o una aceleración de 0 a 200 km/h en 9,9 segundos.

Y aunque no es otoño y no lo hemos comprado, ya lo hemos conducido. Además, por partida doble: las dos versiones. Y

encima, tanto en carretera como en el bellissimo circuito luso de Portimao, donde pudimos sacar todo lo que el deportivo de Audi lleva dentro sin tener a terminar en un calabozo.

Y es que el R8 Coupé, incluso en su variante de 'sólo' 540 CV, es una máquina de cuidado, un deportivo eficaz como pocos –en realidad, como muy pocos– capaz de satisfacer en las situaciones más variadas, pues responde como vehículo de uso diario para moverse por ciudad, permite afrontar viajes por autovía con un confort superior al imaginable y, por supuesto, genera cantidades

ingentes de diversión y disfrute si afrontamos una retorcida vía de montaña o, más recomendable aún, si tenemos la oportunidad de rodar en un trazado cerrado al tráfico.

Mejorar lo bueno no es fácil, pero a los responsables de Audi les van los retos, y con esta segunda generación del R8 deben ponerse ya las medallas. Puede que la imagen haya variado menos de lo que muchos esperaban/esperábamos, pero el capítulo estético es muy personal y cada uno tiene libertad para juzgar. Analizando al detalle se descubre más evolución de lo que un simple vistazo in-

dica, y el progreso técnico a todos los niveles es soberbio. Por ejemplo, la carrocería es nueva, y pesa sólo 200 kilos gracias al nuevo método de construcción ASF con un 79 % de aluminio y un 13 % de CFRP. De hecho, el V10 Plus, que rebaja otros 15,2 kilos gracias a sus infatigables discos cerámicos, pesa 1.454 kilos 'en seco', es decir, sin líquidos ni conductor. Ligero pero, a la vez, un 40 por ciento más rígido, lo que se nota en marcha si circulamos

por carreteras 'rotas' –en Portugal abundan si abandonamos la autopista–, pues llegan pocas vibraciones. Es curioso lo firme que se nota el R8, in-

cluso cuando elegimos un modo de conducción 'sosegado' –tres botones situados junto al pulsador rojo de arranque permiten configurar fácilmente la



◀ Puede elegirse entre tapicería de Alcantara o cuero Napa, en distintos colores. Y se ofrecen dos paquetes de cuero, estampado en diseño diamante...



◀ Tras los asientos hay un espacio de 226 litros muy útil, pues el maletero, ubicado bajo el capó delantero, cubica sólo 112 litros. En el R8 V10 Plus podemos 'apartar' los respaldos, pero no ajustar su inclinación.



◀ A la vista y renovado. El 5.2 FSI, tanto en la versión 'básica' como en el V10 Plus, ve aumentada la relación de compresión, tiene conductos de admisión optimizados y combina dos tipos de inyección: directa FSI e indirecta MPI. Además, equipa sistema CoD.

## AERODINÁMICA Y CONSTRUCCIÓN LIGERA Concebido para la competición

El nuevo Audi R8 y su derivado 'racing', el R8 LMS, se han desarrollado a la vez. De hecho, comparten un 50 por ciento de las piezas, que es muchísimo.

Y eso lleva soluciones empleadas en competición al modelo de calle, como una aerodinámica enfocada a conseguir por curva. A 330 km/h, por ejemplo, el V10 Plus genera 140 kilos, de los que 110 pegan literalmente el eje trasero al asfalto. En cuanto a la ligereza, la nueva construcción ASF con aluminio y fibra de carbono CFRP reforzada con plástico –todas las uniones son en frío– rebajan el peso, aumentan un 40 por ciento la rigidez torsional, mejoran la seguridad en caso de choque y reducen las vibraciones.



▲ Los paneles 'sideblade' laterales, ahora divididos por la línea de 'hombro' ayudan a distinguir al V10 del V10 Plus: en el segundo son de CFRP en color negro brillante. Aunque se pueden personalizar.

personalidad del coche–, y lo cómodo que resulta en general. Hasta la insonorización es buena a ritmos tranquilos, aunque si damos gusto al pie derecho el V10 emite música que va pasando del 'blues' al 'funky', y finalmente al 'heavy metal'.

Pulsamos el botón rojo y el motor nos saluda con un acelerón automático hasta las 2.500 vueltas. Bonita bienve-

nida. El nuevo R8 se olvida ya del cambio manual y opta exclusivamente por el S tronic de siete marchas con doble embrague, con modos D y S, y que podemos manejar manualmente –apetece de verdad– tanto con las levas del volante como con la propia palanca. Y la tracción Quattro es nueva, con un embrague multidisco electrohidráulico, distribución de par totalmente variable entre ejes –puede pasar del 0 delante y



PRECIO DESDE **191.870 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: DE 272 A 287 G/KM  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 14,75 %

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

+

Casi todo: motor, chasis, sonido, eficacia, seguridad... Nuevas tecnologías. Calidad. Agrado.

-

Reflejos en el parabrisas. Sin pantalla en consola central. Maletero. Precio. Respaldo fijo (V10 Plus).

EL AUDI DE SERIE MÁS VELOZ CON EL V10 DE 610 CV, LA VERSIÓN PLUS AL CANZA 330 KM/H Y ACELERA  DE 0 A 200 KM/H EN 9,9 SEGUNDOS





◀◀ La pantalla Virtual Cockpit de 12,3 pulgadas permite elegir entre tres diseños de instrumentación. La vista Performance, por ejemplo, resalta el cuentavueeltas. Y podemos ver par y potencia, fuerzas G, tiempos por vuelta... En la parte baja del volante va el botón de arranque, los dos que fijan el modo de conducción y el del sonido de escape.

100 detrás al 100 delante y 0 detrás, aunque en este último caso con un tope de 20,4 mkg hacia el eje direccional— y diferencial trasero autoblocaante. El resultado sobre el asfalto impresionante, pues garantiza la máxima seguridad, preserva una dosis elevada de deporti-

vidad al buscar los límites de adherencia en circuito —la zaga desliza sin brusquedad, y se vuelve a alinear antes de que nosotros corriamos contravolanteando— y elimina la molesta vibración de la dirección cuando, al maniobrar a baja velocidad, giramos mucho el volante.



▶▶ Los mandos de climatización sobresalen de la consola para que queden más a mano. A la derecha, el cambio y los mandos del MMI.



Frenos, dirección, suspensión, tracción... Todo está a la altura de unos motores con 'mala leche' y energía a raudales, en los que también cambia todo, y no sólo para correr más. Tam-

bién para gastar menos, lo que se logra con el doble sistema de inyección, el modo 'planeo' de la caja S tronic, la función de ahorro 'Start-Stop' o la desconexión de cilindros CoD.

▶▶ En vez del alerón activo que lleva el V10, el V10 Plus tiene un alerón fijo, inspirado en el A5 del DTM que incrementa el apoyo del tren trasero.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	V10	V10 PLUS
Disposición	Central longitudinal	Central longitudinal
Nº de cilindros	10, en V	10, en V
Cilindrada (c.c.)	5.204	5.204
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	540 CV/7.800	610 CV/8.250
Par máximo/rpm	55,1 mkg/6.500	57,1 mkg/6.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática/Man., 7 vel.	Automática/Man., 7 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 365 mm	Discos cerámicos 380 mm
Frenos traseros	Discos vent. 356 mm	Discos cerámicos 356 mm
Neumáticos delanteros-traseros	245/35 R19 - 295/35 R19	245/35 R19 - 295/35 R19
Peso en orden de marcha (kg)	1.670	1.630
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.426/1.940/1.240	4.426/1.940/1.240
Capacidad del depósito (l)	83	73 (en opción: 83)
Volumen del maletero (l)	112 (+226 tras asientos)	112 (+226 tras asientos)
De 0 a 100 km/h (s)	3,5	3,2
Velocidad máxima (km/h)	320	330
Consumo mixto (l/100 km)	11,4	12,3



## NUEVO SEAT IBIZA CON MOTORES EcoTSI



TODO CAMBIA PARA QUE NADA CAMBIE

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

Te presentamos el Nuevo SEAT Ibiza. El mismo espíritu de siempre, ahora con toda la tecnología para disfrutar aún más de cada viaje con tus amigos. Su nueva tecnología Full Link convierte la pantalla táctil de tu SEAT Ibiza en un espejo de tu Smartphone para que puedas estar conectado con los tuyos estés donde estés. Además, su nuevo Motor EcoTSI te da mayor eficiencia sin renunciar a la potencia. Y los nuevos Packs de Color te dan la posibilidad de combinar una amplia gama de colores para que puedas personalizarlo a tu gusto. En definitiva, el espacio perfecto para estar con tus amigos.



### MOTORES EcoTSI

Recorre 100 km con solo 4,2L de gasolina, emitiendo solo 94 g de CO<sub>2</sub> por km.

### TECNOLOGÍA FULL LINK

Conecta tu Smartphone con tu SEAT Ibiza.

### PACKS DE COLOR

Múltiples combinaciones de colores.

MÁS 'VERDE' EL GASTO BAJA UN 13% Y LAS EMISIONES, 33 G/KM







◀ El interior varía en función de las tres líneas de acabado que ofrece: xLine, Sport Line y M Sport.



▶▶ El habitáculo es más amplio y el maletero crece hasta los 505 litros. El sistema Driving Experience Control permite elegir entre tres modos de conducción: Confort, Sport y Eco Pro. Además incorpora un Head-up Display y nuevas funciones en materia de seguridad y conectividad.

# Ahora sí es un 'X'

Mantiene el nombre, pero poco más. El X1 abrió en 2009 una nueva vía y se ha convertido en un modelo de éxito en BMW, donde las variantes 'X' protagonizan un 30 por ciento de las ventas totales de la marca. Ahora llega la segunda generación, completamente nueva, ya que parte desde la plataforma que ya estrenaron en su día el Serie 2 Active Tourer y el Serie 2 Grand Tourer.

Esto ha provocado una

El nuevo vehículo ahora sí puede presumir de ser un modelo 'X' de verdad, con un diseño que transmite mayor robustez. Más amplio y versátil gracias a su nueva arquitectura, incorpora una nueva familia de motores más eficientes y añade más carga tecnológica. Llega en octubre.

mayor libertad en su diseño. Ahora es más corto, más ancho y más alto, y se ha mejorado la visión al estar situado

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

el puesto de conducción cuatro centímetros más elevado.

Quizás más importante sea el incremento protagonizado en su habitabilidad. Al ubicar ahora los motores en posición transversal se ha conseguido aumentar hasta 37 milímetros el espacio disponible para las piernas en

las plazas traseras, situándose en niveles propios de todo un Serie 5. La banqueta posterior se puede desplazar longitudinalmente por partes hasta 13 centímetros y el maletero también aumenta 85 litros su capacidad respecto al modelo anterior, hasta firmar 505. Por cierto, el portón se puede abrir y cerrar de manera eléctrica, incluso tras mover el pie por debajo del paragolpes.

Otra novedad de peso es que la variante sDrive18d recurre a la tracción delantera, en lugar de la propulsión trasera de la que hacía gala la generación anterior. El resto de modelos apuesta por



▲ Su diseño es más robusto, aunque mantiene una altura libre al suelo de 18,3 centímetros. El chasis M rebaja la altura 10 milímetros.

PRECIO DESDE	32.400 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	EMISIONES OFICIALES: ENTRE 109 Y 149 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% Y 4,75%
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Mayor amplitud interior y maletero. Motores solventes y eficientes. Versatilidad de uso.	Oferta en gasolina escasa en el lanzamiento. Apertura del portón con el pie 'complicada'.

la tracción total xDrive, pero mejorada, al reaccionar con más rapidez. El chasis también contempla en opción una dirección deportiva variable y un control dinámico de la suspensión DDC. Además, el sistema Driving Experience Control (de serie) permite elegir entre tres modos de conducción: Confort, Sport y Eco Pro.

Bajo el capó también hay estrenos en forma de una nueva familia de motores. En su lanzamiento, en octu-

bre, dispondrá de cuatro variantes, una de gasolina y tres diésel, todas ellas de cuatro cilindros en línea, turboalimentadas y con un abanico de potencia que oscila entre los 150 y los 231 CV. La versión de acceso en diésel se asocia a una caja manual de seis velocidades; el resto monta una automática Steptronic de ocho relaciones tan eficiente como refinada.

En nuestra toma de contacto con la versión xDrive25d comprobamos su gran rendimiento, confort de marcha y gran estabilidad en zonas sinuosas. Incluso superamos las pruebas de un exigente circuito 'off road'.

Lo dicho, ahora sí que es un miembro 'X'...

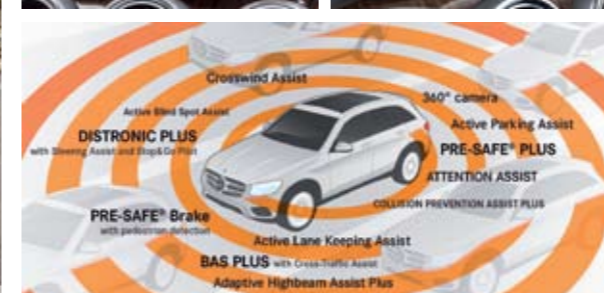


## FICHA TÉCNICA

MOTOR	xDrive 25i	sDrive 18d	xDrive 20d	xDrive 25d
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.995	1.995	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	231/6.000	150/4.000	190/4.000	231/4.400
Par máximo (mkg)/rpm	35,7/1.250-4.500	33,7/1.750-2.750	40,8/1.750-2.500	45,9/1.500-3.000
Tracción	Total	Delantera	Total	Total
Caja de cambios	Automática 8 vel.	Manual 6 o Aut. 8	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.540	1.430 (Aut. 1.470)	1.550	1.575
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.439/1.821/1.598	4.439/1.821/1.598	4.439/1.821/1.598	4.439/1.821/1.598
Capacidad del depósito (l)	61	51	51	51
Volumen del maletero (l)	505/1.550	505/1.550	505/1.550	505/1.550
De 0 a 100 km/h (s)	6,5	9,2	7,6	6,6
Velocidad máxima (km/h)	235	205	219	235
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	4,1 (Aut. 4,3)	4,9	5,0







▲ La lista de sistemas de seguridad del GLC es muy extensa y similar a la que ofrecen modelos como el Clase C, E o S. La pantalla central permite visualizar parámetros 'off road' o de modos de conducción.

◀ SALTO BRUTAL EL SALTO RESPECTO AL GLK EN EL INTERIOR HA SIDO BRUTAL. PAQUETE 'OFF ROAD' EL GLC CON EL PAQUETE TÉCNICO 'OFF ROAD' TIENE UN FRONTAL DIFERENTE ▶



# Muchísimo mejor

Andrés Mas | amas@motor16.com

Construido a partir de la plataforma del Clase C la nueva generación del GLK, denominada ahora GLC, crece en tamaño y en tecnología para convertirse en un rival, esta vez sí, de modelos tan solventes como el Audi Q5 o el BMW X3. Aun a costa de perder personalidad, el GLC hereda la imagen de marca más reciente y unas líneas más redondeadas y aerodinámicas que sin embargo no han sacrificado espacio sino todo lo contrario. Es verdad que el GLC es más largo (120 mm), ancho (50 mm) y alto (9 mm) que su antecesor, pero se ganan 80 litros en el maletero hasta los 550, las plazas delanteras son 57 mm más anchas, las traseras han ensanchado 28 mm a la altura de los hombros y los ocupantes de atrás tienen 57 mm más de espacio efectivo para acomodar sus piernas, aspectos hasta ahora bastante críticos en el GLK. Los nú-

El GLK iba bien, pero el GLC, su sustituto, ha subido un escalón y transmite tacto de coche de un segmento superior. Llega en septiembre a España, sólo con motores diesel, tracción total y cambio automático de 9 marchas.

meros se confirman al entrar a un coche en el que se aprecia más amplitud general aunque los respaldos delanteros cuentan con un rebaje milagroso a la altura de las rodillas y el túnel central, muy voluminoso, sigue siendo un incordio para

un quinto ocupante. El salpicadero, presidido por la ya habitual pantalla central de gran tamaño, retoma la estética de otros modelos y también la calidad.

Y aunque la gama mecánica incluye motores de gasolina, la marca alemana ha decidido comenzar a vender este modelo en España sólo con las dos versiones diésel de 170 y 204 caballos. A finales de año llegará el GLC híbrido plug in y a principios de 2016 un GLC 450 AMG con 367 caballos que saldrá de la cadena con el resto de versiones y no de la filial deportiva AMG. La ausencia inicial de motores de gasolina no es una buena noticia para los amantes del refinamiento y las altas revoluciones, sin embargo la buena noticia es que cualquiera de los dos GLC diésel ofrecen un agrado y una respuesta que no defraudará a nadie, sobre todo el 250 d de 204 caballos. Las dos mecánicas

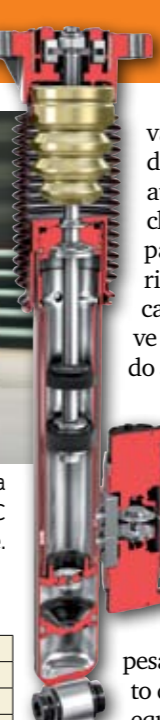
PRECIO DESDE <b>47.900 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: <b>129 GR/KM</b> IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>4,75%</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
Silencio de marcha y solidez. Eficacia en el campo con «paquete off road». Amplitud interior.	Túnel central muy voluminoso. Sin rueda de repuesto. Pantalla del salpicadero no táctil.



▶▶ Los amortiguadores selectivos de serie amoldan su respuesta en función del tipo de piso y de conducción. Opcionalmente el GLC puede llevar suspensión neumática regulable.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	220 D 4M	250 D 4M	350 E 4M
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea+eléctrico
Cilindrada (c.c.)	2.143	2.143	1.991
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	170/3.000-4.200	204/3.800	211+116
Par máximo/rpm	40,8/1.400-2.800	51,0/1.600-1.800	350+340=560
Tracción	Total 4Matic	Total 4Matic	Total 4Matic
Caja de cambios	Auto. de 9 vel.	Auto. de 9 vel.	Auto. de 7 vel.
Frenos delanteros y traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/65 R17	235/65 R17	235/60 R18
Peso (kg)	1.845	1.845	2.025
Batalla y Altura libre al suelo (mm)	2.873/181-227	2.873/181-227	2.873/202
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.656/1.890/1.639	4.656/1.890/1.639	4.656/1.890/1.639
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
Volumen del maletero (l)	550/1.600	550/1.600	350/1.445
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	7,6	5,9
Velocidad máxima km/h	210	223	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,0	2,6



van siempre asociadas al nuevo cambio automático de 9 marchas y convertidor de par con levas de serie en el volante, un cambio rápido y suave que saca buen partido al par y potencia de un motor con unos consumos sorprendentes si tenemos en cuenta potencia y peso. Aunque son 80 los kilos que ha adelgazado el GLC a pesar del aumento tanto de tamaño como de equipamiento.

En este sentido, todos los GLC que lleguen a España serán tracción total. Además, la marca alemana ofrece un paquete 'off road' por 1.823 euros que además de un paragolpes diferente con mejor ángulo de ataque (28°), incluye control de descenso, 20 mm más de altura libre al suelo (respecto a los 181 mm de serie) que serán 46 mm más en caso de contar con la suspensión neumática, 5 programas de conducción y al-

gún que otro retoque estético. El GLC dotado de este paquete en combinación con la eficaz tracción 4Matic y la suspensión Air Body Control, se convierte, y lo decimos por experiencia, en un eficaz modelo capaz de ir mucho más lejos de lo que se puede llegar en la típica excursión campestre, aunque la bromita nos cueste la friolera de casi 5.000 euros.

No hemos probado el GLC con la suspensión de serie (aunque sabemos que la plataforma de la Clase C es muy eficaz), pero con la neumática regulable se puede elegir entre viajar cómodamente o hacerlo con un SUV GTI con un tacto deportivo raro de encontrar en este segmento sin recurrir a versiones de apellido ilustre.

Mercedes confía tanto en el éxito del GLC que está convencida de que, en España, podría duplicar las ventas del GLK. Los precios parten de los 47.900 euros para el 220 d 4 Matic de 170 caballos, un precio idéntico al fijado para el Audi Q5 2.0 TDI de 190 caballos con cambio automático S Trónic. Pero esa comparativa la dejamos para más adelante.



# Para irse de gira

La tercera generación del Touran presume de sólidos argumentos, como una carrocería más grande y práctica, una gama de seis motores que reducen el consumo hasta un 19 por ciento y equipamientos muy innovadores. Llega en septiembre, con siete plazas de serie para el mercado español.



MODULABLE  
TRES  
BUTACAS,  
CORREDERAS  
POR  
SEPARADO,  
FORMAN LA  
SEGUNDA  
FILA. A LA  
TERCERA FILA  
SE PASA BIEN



▶▶ En la variante de siete plazas, al abatir las dos filas traseras hay 1.857 litros de volumen de carga. Pero sólo 137 si se usan las tres filas.



▶▶ Según Volkswagen, el interior suma 47 compartimentos para guardar objetos. El nuevo sistema Fold Flat permite 'sumergir' las dos filas posteriores en pocos segundos.

los acabados Advance y Sport incluyen mesitas plegables en los respaldos delanteros. En la base de la gama encontramos los niveles de equipamien-

to Edition y Business, que se vinculan exclusivamente a los motores de gasolina y diésel de 110 CV, que ya ofrecen un rendimiento bastante razonable ayudados por la citada rebaja de peso y por una aerodinámica optimizada: Cx de 0,296.

Para los que busquen más dinamismo la oferta se completa con otras dos mecánicas TSI -1.4 de 150 CV y 1.8 de 180, ésta disponible unos meses después- y los 2.0 TDI: uno con 150 CV y otro con 190. Y el gasto en todos los casos es muy bajo, destacando los 4,2 l/100 km de media del 1.6 TDI con cambio DSG de siete marchas.

El trabajo se redondea con un buen compromiso entre confort y comportamiento, y con la llegada de innovadoras tecnologías a todos los capítulos: asistentes de seguridad, sistemas de sonido y navegación, conectividad a la última... E incluso un amplificador de voz que, mediante la combinación de un micrófono en la zona delantera y los altavoces posteriores, facilita las conversaciones.

P.M./A.C. || pmartin@motor16.com

Aunque gran parte del éxito de los vehículos SUV se basa en 'robar' ventas a los familiares monovolumen, hay fabricantes que siguen apostando por estos últimos. Es el caso de Volkswagen, que incluso potencia su oferta como demuestra la reciente llegada del Golf Sportsvan, la actualización del Sharan y la irrupción de esta tercera entrega del Touran, un modelo del que se han matriculado casi dos millones de unidades en todo el mundo desde 2003.

El nuevo Touran, cuyas entregas empezarán en septiembre y del que ya pueden hacerse pedidos -los precios arrancan en 26.280 euros, pero la marca habla de 20.800 euros como punto de partida incluyendo todos los descuentos-, es un producto totalmente nuevo, pues incluso estrena plataforma, ya que comparte con Golf y Passat la ya famosa MQB, concebida para motores transversales y que ayuda a re-

bajar el peso. De hecho, parte de los 62 kilos ahorrados en este tercer Touran se explican por esa nueva base, lo que tiene especial mérito dado que las dimensiones han crecido: la longitud es 13 centímetros mayor que antes y la anchura aumenta 4,1 centímetros. La distancia entre ejes se estira 11,3 centímetros, lo que alarga 6,3 centímetros el habitáculo, dato decisivo cuando hay tres filas de asientos, que será la configuración de serie en Espa-

ña. La fila intermedia se compone de tres butacas, cada una desplazable longitudinalmente 20 centímetros y con respaldos que podemos reclinar en tres ángulos. Y en la tercera fila, a la que se accede bien gracias a la función Easy Entry, la ganancia de espacio es también notoria: 54 milímetros extra para las rodillas y 13 más de altura al techo, lo que permite acomodar mejor a adultos. Además, las dos filas traseras se benefician del Fold Flat, sistema que per-

mite crear en segundos un suelo plano, que incluso podremos prolongar hasta el salpicadero si abatimos el asiento del acompañante delantero.

El volumen del maletero también es estupendo: 1.857 litros si sólo necesitamos dos plazas o 633 cuando usamos las cinco plazas delanteras y plegamos las dos butacas posteriores independientes. Aunque si necesitamos las siete plazas, para el equipaje quedarán sólo 137 litros. En cualquier caso, y sin sobrepeso, el cliente también podrá pedir el Touran con sólo dos filas de asientos, y en ese caso el volumen es todavía mayor: 1.980 litros si necesitamos sólo dos plazas y 743 con las cinco butacas en uso.

También notamos progreso al prepararnos para conducir, pues vamos algo más arriba que antes -nos sentamos a 62,5 centímetros del asfalto, cuando en un Golf GTI lo hacemos a 49,6- y el volante queda más vertical. El entorno rebosa calidad y orden, hay infinidad de huecos donde colocar cosas y

PRECIO DE <b>26.280 A 40.760 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: DE <b>109 A 137 G/KM</b> IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>NO PAGA O 4,75%</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Dimensiones exteriores. Amplitud y funcionalidad. Motores eficaces. Calidad y tecnología.	1.2 TSI sólo con cambio manual. 1.8 TSI y 2.0 TDI 190 sólo con DSG. Maletero al usar las 7 plazas.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TSI 110	1.4 TSI 150	1.8 TSI 180	1.6 TDI 110	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190
Disposición	Del. transversal	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	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.197	1.395	1.798	1.598	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	Iny. dir. y turbo	Iny. dir. y turbo	Iny. dir. y turbo var.	Iny. dir. y turbo var.	Iny. dir. y turbo var.	Iny. dir. y turbo var.
Potencia máxima/rpm	110/4.600-5.600	150/5.000-6.000	180	110/3.200-4.000	150/3.500-4.000	190
Par máximo/rpm	17,9/1.400-4.000	25,5/1.500-3.500	N.d.	25,5/1.500-3.000	34,7/1.750-3.000	N.d.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6 v. / Aut. 7 v.	Automática, 7 vel.	Man. 6 v. / Aut. 7 v.	Man. 6 v. / Aut. 6 v.	Automática, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Peso (kg)	1.436	N.d. (Aut: 1.478)	N.d.	1.539 (Aut: n.d.)	1.552 (Aut: n.d.)	N.d.
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.527/1.829/1.659	4.527/1.829/1.659	4.527/1.829/1.659	4.527/1.829/1.659	4.527/1.829/1.659	4.527/1.829/1.659
Capacidad del depósito (l)	58	58	58	58	58	58
Volumen del maletero (l)	137-1.857 (5 pl: 743)	137-1.857 (5 pl: 743)	137-1.857 (5 pl: 743)	137-1.857 (5 pl: 743)	137-1.857 (5 pl: 743)	137-1.857 (5 pl: 743)
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	N.d. (Aut: 8,9)	N.d.	11,9 (Aut: n.d.)	9,3 (Aut: n.d.)	N.d.
Velocidad máxima (km/h)	189	N.d. (Aut: 209)	N.d.	187 (Aut: n.d.)	208 (Aut: n.d.)	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,6 (Aut: 5,4)	5,9	4,4 (Aut: 4,2)	4,4 (Aut: 4,8)	4,6





▲▼ Los nuevos faros LED Dinámicos ofrecen un haz de luz más potente y evitan deslumbramientos. Las llantas de aleación pueden ser de hasta 19 pulgadas.

La dinámica del Ford S-Max se ha mejorado gracias a elementos como la nueva Dirección Adaptativa y un sistema de tracción total disponible en algunas versiones.



# Familia dinámica

Tras exhibirse como concept por varios salones, y ante la expectación generada, Ford decidió finalmente dar luz verde al proyecto S-Max, y en 2007 comenzó a comercializarse. Ningún modelo de la categoría era capaz de ofrecer la amplitud y habitabilidad de un gran monovolumen de siete plazas con la agilidad y la dinámica de un turismo. Ése fue su principal argumento para triunfar rápidamente, y ese mismo año se convirtió en el 'Coche del

La segunda generación del Ford S-Max es más avanzada tecnológicamente y cuenta con una gama de motores más eficiente. El paso al frente dado es espectacular, aunque respetando siempre el ADN propio de este modelo, que consiste en ofrecer una gran habitabilidad y confort de marcha, con las 'maneras' dinámicas de una berlina.

Año en Europa'. Desde entonces se han vendido más de 400.000 unidades por todo el mundo.

Ahora le llega el turno a la segunda generación, mucho más avanzada, segura y eficiente, como no podía ser de otra manera. Y algo nos toca de lleno, ya que el nuevo Ford S-Max se fabrica en la planta valenciana de Almusafes. Por lo tanto, tiene pasaporte español.

Nace desde una nueva plataforma, que comparte



con el Mondeo y el Galaxy, y mantiene un aforo de siete plazas, aunque si no son necesarias se puede optar a una configuración con cin-

co asientos. En total ofrece hasta 32 configuraciones diferentes de asientos en un interior que se remata con más calidad.

La gama de motores contempla hasta seis versiones diferentes, con potencias que oscilan entre los 160 y los 240 caballos en gasolina, y de 120 a 210 CV en ciclo turbodiésel. Además, a la caja manual de seis velocidades añade variantes automáticas con convertidor de par en los primeros y de do-

ble embrague PowerShift en los diésel.

En el aspecto dinámico el S-Max se beneficia de importantes estrenos, como una nueva Dirección Adaptativa o la posibilidad de montar un sistema de tracción total asociado a las versiones 2.0 TDCI de 150 y 180 CV, así como una suspensión adaptativa que permite al conductor elegir entre tres modos de uso.

La 'avalancha' tecnológica continúa con la incorpo-

ración de nuevos asistentes enfocados hacia la seguridad y el entretenimiento. Destacan el Limitador Inteligente de Velocidad, los faros LED Dinámicos, un Asistente Precolisión que detecta tanto a vehículos como a personas, una Alerta de Tráfico Cruzado en la zaga, una más de Mantenimiento de Carril...

En definitiva, un vehículo amplio, dinámico y muy avanzado, disponible con dos acabados, Trend y Titanium, y a la venta desde 31.900 euros.



◀◀ La versión 2.0 TDCI de 210 caballos apuesta por dos turbos para una mayor eficacia. Debajo, detalle del sofisticado cuadro de mandos configurable.





**AMPLIO Y BIEN HECHO EL S-MAX OFRECE SIETE PLAZAS EN UN INTERIOR QUE TRANSMITE CALIDAD**



# 7 plazas con vistas

El Ford S-Max es un vehículo excepcionalmente dinámico si tenemos en cuenta su tamaño y funcionalidad. Y es que no hay que olvidar que se trata de un monovolumen, con maneras de berlina, sí, pero que no renuncia a los valores que se le exigen a este tipo de vehículos en materia de habitabilidad, modularidad o confort de marcha.

El nuevo S-Max no defrauda en este sentido. Sus 4,80 metros de longitud le permiten ofrecer un aforo con siete plazas repartidas en tres filas de asientos, y su puesta en escena combina calidad y ergonomía con total naturalidad.

A su magnífica visibilidad, beneficiada por un puesto de conducción elevado, añade un cuadro de mandos sofisticado que ofrece numerosa información en formato digital, gran parte gestionada desde los mandos del volante multifunción.

En el salpicadero destaca la generosa pantalla cen-

El Ford S-Max ofrece un interior rematado con calidad, un confort de marcha excepcional y la posibilidad de viajar siete personas con todo lujo de detalles prácticos. Las 32 configuraciones diferentes de asientos aseguran una modularidad a la carta y permiten introducir todo tipo de objetos en un habitáculo realmente agradable y luminoso.

tral, mientras que la consola central fluye con total naturalidad entre los asientos. Precisamente las butacas delanteras Multi-Contour presumen de una función masaje Active Motion que ayuda a reducir la fatiga en los largos desplazamientos.

Para ello cuenta con once almohadillas que masajean la zona de los glúteos, musculado que ofrece numerosa información en formato digital, gran parte gestionada desde los mandos del volante multifunción.

Detrás apuesta por una se-

gunda fila con tres asientos individuales, del mismo tamaño, que pueden desplazarse longitudinalmente hasta 13 centímetros. Los respaldos se pueden abatir o reclinar para facilitar el paso a la tercera fila.

Esta última está compuesta por dos butacas que se pueden escamotear en el piso si no se utilizan. Esta operación se realiza ahora con total confort, ya que se puede hacer de manera eléctrica, pulsando unos mandos situados en uno de los laterales del

▼ Las butacas delanteras Multi-Contour ofrecen una estimulante función de masaje y gozan de regulación eléctrica y ventilación.



◀ La calidad es evidente y destaca la generosa pantalla táctil del salpicadero y el cuadro de mandos configurable.



▲ La consola central es muy limpia y contempla el freno de estacionamiento eléctrico de serie.

▶ Los dos asientos de la tercera fila se pueden abatir con total comodidad accionando un mando situado en un lateral del maletero. Si se abaten todos queda una superficie plana.

maletero. Si finalmente los ocupamos, lo cierto es que resultan más confortables y espaciosos de lo que la media de sus rivales ofrece, aunque como es lógico están enfocados principalmente a los más pequeños.

Por cierto, este vehículo ofrece de serie las siete plazas, pero si se desea se puede optar a una configuración de sólo cinco que reduce la factura en 750 euros.

Uno de los atractivos del nuevo S-Max es que contempla un sistema de climatización de tres zonas. Por lo tanto, los ocupantes traseros pueden regular la temperatura a su gusto.

Otro detalle a tener en

cuenta es que el interior del S-Max incorpora un sensor de humedad del aire que evita que los cristales se empañen, además un segundo que mide la calidad del aire y actúa de manera automática, activando la función de recirculación y bloqueando el paso de polen, algo que agradecerán los que padezcan alergias o asma.

Hay que destacar, asimismo, el eficaz trabajo realizado en materia de insonorización, al incorporar nuevos materiales aislantes en zonas como las puertas o el techo. Por cierto, este último puede ser panorámico en opción para multiplicar la luminosidad del interior,

y contempla una cortinilla eléctrica para prevenir los efectos del sol si se desea.

Si analizamos el maletero, su capacidad oscila entre los 285 litros, en configuración de siete plazas, y los 2.200 si solamente ocupamos las plazas delanteras y abatimos todos los respaldos, resultando un piso de carga totalmente plano, aspecto que facilita la introducción de objetos voluminosos y pesados.

Destacar también las posibilidades que ofrece el sistema multimedia SYNC 2. Se controla mediante una generosa pantalla táctil de alta resolución de ocho pulgadas y permite operar mediante comandos de voz funciones del

teléfono móvil, el navegador, el climatizador o el sistema de infoentretenimiento.

Además, incorpora la función Emergency Assistance, mediante la cual el vehículo se conecta con los servicios de emergencia en caso de avería o accidente.

Por último, comentar que el dispositivo MyKey permite al propietario programar una llave con el fin de limitar la velocidad, reducir el volumen máximo del equipo de sonido, evitar la desactivación de elementos de seguridad o inhibir llamadas entrantes, por ejemplo. Así los padres dormirán más tranquilos si deciden dejar el coche a sus hijos...



## FÁBRICA DE ALMUÑAFES Españoles por el mundo

La planta valenciana de Almuñafes es la única que tiene Ford en España, y es todo un referente internacional desde que en 1976 iniciara su producción. Muchos han sido los modelos que ha salido de sus líneas de montaje. Actualmente se encuentra a pleno rendimiento con la fabricación de modelos como nuestro protagonista, el S-Max, que nace con pasaporte español y desde ahí se comercializa en gran parte del mundo. Desde esa misma plataforma también ven la luz en la fábrica española el Galaxy y el Mondeo, el primero un monovolumen también de siete plazas pero más grande que el S-Max, y el segundo una berlina que incluso cuenta con una variante híbrida. Además también se producen el versátil Kuga, el Transit Connect y el Tourneo Connect.





# ‘Listo’ como pocos

Resulta ciertamente complicado sintetizar la generosa dotación tecnológica que incorpora el nuevo Ford S-Max. Más de 20 nuevos sistemas y asistentes se han incorporado a este modelo, que puede presumir de ser uno de los más avanzados en este capítulo del mercado.

Uno de los principales estrenos ha sido el Limitador Inteligente de Velocidad. Se trata de una tecnología que combina el Limitador de Velocidad Ajustable con el sistema de Reconocimiento de Señales de Tráfico. De esta manera tendremos una conducción más relajada y nos evitará pagar alguna multa.

El funcionamiento es tan sencillo como eficaz. El Limitador de Velocidad Ajustable permite programar la velocidad del vehículo entre los 30 y los 200 km/h. Una cámara frontal ‘lee’ constantemente el límite de velocidad de las señales que nos encontramos en nuestro trayecto.

Si la velocidad que lleva-

El Ford S-Max es algo así como un centro tecnológico en materia de seguridad, confort o conectividad. Este modelo incorpora más de 20 nuevas tecnologías, entre las que destaca el nuevo limitador inteligente de velocidad, la dirección adaptativa y la tracción total.

mos es mayor, la adapta automáticamente, reduciendo el ritmo e, incluso, avisando con un señal sonora.

Si el S-Max equipa el nave-

gador, el sistema también utiliza sus datos para una mayor precisión.

No menos sofisticado resulta el sistema de iluminación

empleado por este modelo y que, además de evitar deslumbramientos, provoca un haz de luz óptimo. Gracias a los faros LED Dinámicos y a una cámara frontal que detecta a los vehículos que se acercan de frente a una distancia de hasta 800 metros, el sistema es capaz de ajustar el ángulo y la intensidad de la luz con siete configuraciones diferentes.

De esta manera, se ensombrecen las zonas que provocarían el deslumbramiento y, a la vez, disfrutaremos del haz de luz más generoso y eficaz para ganar puntos en cuanto a seguridad se refiere.

Novedad también en el Ford S-Max es la incorporación de una Dirección Adaptativa cuya función es optimizar la respuesta del volante, gracias a la acción de un motor eléctrico capaz de cambiar la relación en función de la velocidad del vehículo.

Con esta tecnología se facilitan las maniobras en parado, al reducirse las vueltas



▲ El Limitador Inteligente de Velocidad evitará multas al ajustar la velocidad automáticamente al límite establecido en cada momento.



a la información recogida por una cámara y un radar frontales. Si se detecta un riesgo de colisión o atropello, el sistema avisa primero por medio de señales luminosas y sonoras. En caso de que el conductor no reaccione, se activarían automáticamente los frenos para evitar el impacto o mini-

mizar las consecuencias si finalmente no se produce.

El S-Max también presume de sistemas como el de Detección de Ángulos Muertos (BLIS), el de Alerta de Mantenimiento de Carril, el de fatiga del conductor (Driver Alert), una Alerta de Tráfico Cruzado muy útil cuando se sale marcha atrás de una plaza de aparcamiento sin visibilidad, o un asistente que nos ayuda a aparcar, capaz de detectar un hueco tanto en paralelo como en línea, y maniobrar sin que el conductor tenga que mover el volante.

Asimismo, incorpora cinturones de seguridad inflables, tracción total en algunas versiones y un portón eléctrico que se puede abrir o cerrar tras pasar el pie por debajo del paragolpes, acción muy útil cuando tenemos las dos manos ocupadas.



◀▶ El portón manos libres, los nuevos faros adaptativos que evitan deslumbramientos y el Limitador Inteligente de Velocidad son parte del generoso equipo tecnológico.



◀▶ La Alerta de Tráfico Cruzado avisa al conductor de la presencia de un vehículo cuando salimos marcha atrás de una plaza de aparcamiento. Añade, además, una cámara frontal con visión partida.

de volante, mientras que a alta velocidad, en autopista, el motor eléctrico reduce la sensibilidad de giro con el fin de realizar cambios de carril con mayor seguridad. Además, el conductor puede elegir entre tres configuraciones diferentes: confort, normal y sport.

La cosa no queda ahí. También contempla elementos como un Asistente de Precolisiones capaz de detectar tanto a vehículos como a peatones. En este caso funciona gracias





► El Ford S-Max está disponible desde 31.900 euros, tanto en la variante de acceso diésel como en la de gasolina.



# De todo para todos

Amplia y variada resulta la gama del Ford S-Max, ofreciendo hasta once versiones fruto de combinar seis motorizaciones diferentes, tres cajas de cambios y dos líneas de acabado. De esta manera no habrá demasiados problemas para encontrar la versión que mejor se adapte a las necesidades de cada conductor

Bajo el capó este modelo dispone de económicas variantes turbodiésel TDCI y de la avanzada tecnología EcoBoost que alimenta a los propulsores de gasolina. Todos ellos son de cuatro cilindros en línea, turboalimentados y respetuosos con la normativa Euro VI en materia de emisiones contaminantes gracias a soluciones como el sistema

La amplia gama del Ford S-Max cubre un extenso abanico de posibilidades para todo tipo de necesidades. Disponible con dos niveles de acabado, ofrece seis motorizaciones, tres cajas de cambios diferentes, tracción a las cuatro ruedas... En total son once las versiones que pone en juego.

'Start/Stop' o al uso de una frenada regenerativa.

En gasolina están representados por un 1.5 EcoBoost de 160 caballos y un poderoso 2.0 EcoBoost de 240.

Mayor proporción de ventas coparán los propulsores diésel TDCI. La oferta comparte un bloque 2.0 TDCI que eroga 120, 150, 180 y 210 ca-

ballos de potencia, estos últimos correspondientes a la versión biturbo, que combina el trabajo de una pequeña turbina de baja inercia a bajo régimen y un turbo de mayor tamaño más eficaz cuando se sube el régimen de giro de motor.

El cambio es manual de seis velocidades en todas las ver-

siones, pues el 2.0 EcoBoost recurre a una caja automática con convertidor de par, y el diésel de 210 CV equipa una transmisión automatizada de

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST	2.0 ECOBOOST	2.0 TDCI 120	2.0 TDCI 150	2.0 TDCI 180	2.0 TDCI 210
Disposición	Del. transversal	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	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.999	1.997	1.997	1.997	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	160/6.000	240/5.400	120/3.500	150/3.500	180/3.500	210/3.750
Par máximo (mkg)/rpm	24,5/1.500-4.500	35,2/2.300-4.900	31,6/1.750-2.000	35,7/2.000-2.500	40,8/2.000-2.500	45,9/2.000-2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera o total	Delantera o total	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automático, 6 vel	Manual, 6 vel.	Manual 6 y Aut. 6	Manual 6 y Aut. 6	Automático, 6 vel
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17
Peso (kg)	1.645	1.704	1.725	1.725	1.726	1.766
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.796/1.916/1.658	4.796/1.916/1.658	4.796/1.916/1.658	4.796/1.916/1.658	4.796/1.916/1.658	4.796/1.916/1.658
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	285/700/2.020	285/700/2.020	285/700/2.020	285/700/2.020	285/700/2.020	285/700/2.020
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	8,4	13,4	10,8	9,7 (Aut. 9,5)	8,8
Velocidad máxima (km/h)	200	226	183	198 (Aut. 196)	211 (Aut. 208)	218
Consumo mixto (l/100 km)	6,5	7,9	5,0	5,0 (Aut. 5,4)	5,0 (Aut. 5,4)	5,5



► Las dos líneas de acabado ofrecen un equipamiento muy completo y disponen de una extensa carta de opciones.

doble embrague PowerShift, ambas de seis relaciones. Esta última caja también está disponible en opción para los TDCI de 150 y 180 caballos.



Precisamente estas dos últimas versiones son las encargadas de estrenar un sistema de tracción total, capaz de medir cada 16 milisegundos la adherencia sobre la superficie y enviar al eje trasero hasta el cien por cien de la motricidad si fuera necesario.

No es el único guiño en este sentido, ya que la excelente dinámica del S-Max se completa con sofisticados elementos, como un sistema de Control de Curva, capaz de variar el par para una óptima tracción y agilidad en giros cerrados, o una suspensión adaptativa, que ofrece tres programas de uso, desde un modo más confortable hasta un perfil más deportivo.

El S-Max presume de un equipamiento de serie tan avanzado como generoso. Disponible con dos niveles de acabado, Trend y Titanium, la extensa carta de opciones contempla todo tipo de elementos para completar la dotación. El precio de este modelo parte desde los 31.900 euros, tanto en la versión de acceso en diésel de 120 caballos de potencia, como en la de gasolina 1.5 EcoBoost de 160 caballos.





**Para España y Portugal**  
**Nuevo director general de Peugeot, Citroën y DS**



Christophe Mandon acaba de ser nombrado Director general de las marcas Peugeot, Citroën y DS para España y Portugal y dependerá directamente de Denis Martin, Director de PSA Europa.

Mandon sustituye en el puesto a Rafael Prieto Martín, quien desempeñó varios cargos dentro de la compañía, con la que ha finalizado de mutuo acuerdo su relación. El Grupo ha agradecido a Prieto «su profesionalidad y compromiso en los diferentes puestos de responsabilidad ocupados durante los últimos años».

Mandon es francés y tiene 41 años. Es licenciado por el Instituto de Estudios Políticos (IEP) de Lyon en 1995 y máster por la Escuela de Maganement (EML) de Lyon, en Marketing y Ventas. Se incorporó a PSA Peugeot Citroën en 1997 y, tras 8 años en puestos de responsabilidad en la red comercial de Citroën en Francia, fue nombrado director de marketing de Citroën en ese país. Ha estado al mando de los mercados de Italia y Turquía y entre 2012 y 2014 ocupó la dirección general de Citroën y DS en Holanda. Actualmente era el responsable de los importadores y filiales de las marcas del Grupo en la zona central y sur de Europa.

**Producción**  
**Más de 11.000 coches al día**

Las plantas españolas de fabricación de vehículos construyen 11.000 unidades diarias y la producción en nuestro país creció el 12,75 por ciento en el primer semestre del año, alcan-



**LOS FABRICANTES SE DEFIENDEN: «EL SECTOR, ENTRE LOS MÁS COMPETITIVOS DE EUROPA»**

**171 millones de euros de multa al automóvil**

La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha impuesto la semana pasada una multa histórica de 171 millones de euros a 18 marcas de vehículos. La CNMC considera que las empresas sancionadas compartieron «información confidencial comercialmente sensible que cubría la práctica totalidad de las actividades realizadas». Estas prácticas se realizaron en tres áreas distintas: gestión empresarial, postventa y marketing desde febrero de 2006 hasta agosto de 2013.

La investigación partió de una solicitud de clemencia presentada por Seat para ser eximida de la multa. La colaboración de la marca española con la CNMC aportando pruebas es la que ha propiciado este expediente, del que han quedado fuera tanto esta marca como el resto del Grupo Volkswagen, que

habrían tenido que pagar 39,443 millones de euros. Además de las marcas, también han sido sancionadas dos consultoras, Urban Science y Snap-On, al considerar la CNMC que su papel fue «determinante, como facilitadores activos del cártel e instrumentos clave para el intercambio de información y el mantenimiento en el tiempo de la conducta infractora».

Por su parte, los fabricantes a nivel individual y a través de la asociación Anfac, han apuntado hasta 15 motivos para justificar que el mercado español está «entre los más competitivos de Europa». Entre las razones se destaca, por ejemplo, el hecho de que en España existen más de 50 marcas y una oferta de 11 a 14 modelos por cada una, ninguna marca tiene una cuota superior al 10% o el nivel de descuento en España es un 63% supe-

en los últimos seis años. Por otra parte, Anfac cita como prueba un informe de la OCU de este mismo año que pone de manifiesto que «los precios de los automóviles nuevos son libres» y que el consumidor puede conseguir descuentos de hasta un 25 y un 30% en un mismo coche.

Las marcas ya han anunciado su intención de recurrir la multa de la CNMC, lo que deberá hacerse en la Audiencia Nacional.



zando ya casi 1,5 millones de unidades fabricadas (1.457.703). Sólo en junio se fabricaron 263.439 unidades, con un incremento del 16,08%, lo que supone que este ejercicio cerrará con un volumen de, al menos, 2,6 millones de unidades fabricadas.

La industria crece sobre



todo debido al fuerte tirón exportador de los turismos, especialmente en Europa, donde este segmento ha subido este año un 19,69%, con 1.173.672 unidades. Sin embargo, se ha producido un fuerte descenso en el sector de industriales, que cae casi un 7% en los primeros seis meses del año.

Respecto a las exportaciones, hasta junio suponen 1.187.228 unidades, con un crecimiento del 10,04%. Ocho de cada 10 coches que se fabrican en España salen fuera de nuestras fronteras. Los coches españoles llegan a mercados como Turquía, Corea del Sur o Japón, con un fuerte crecimiento. También, es bueno el comportamiento de los principales mercados europeos.

En los cinco primeros meses del año, las exportaciones de vehículos sumaron 14.191 millones de euros, creciendo el 15,8%.

Si a esta cifra se añaden los 4.695 millones relativos a las exportaciones de piezas y componentes de automoción, el sector acumuló hasta mayo 8.886 millones de euros. En ese periodo, los fabricantes acumularon un saldo comercial positivo de 7.227 millones de euros, con un crecimiento del 2,7%.

Con esto, la cuota del automóvil sobre las exportaciones totales españolas sobrepasa el 17% y supera al sector agroalimentario como segundo sector exportador en nuestro país.

**el puntazo**

**El 40% de los conductores admite cometer infracciones al volante**

No circular a la velocidad establecida, hablar por el móvil, enviar mensajes, hacerse un 'selfie' o saltarse un stop son las infracciones más comunes que confiesan los españoles. Según un estudio de Wazypark (app que ayuda a encontrar aparcamiento), el 40% de los conductores reconoce cometer alguna infracción, aunque 3 de cada 5 explica que no era consciente estar haciendo algo no permitido.

**la imagen**

**Ford previene lesiones en sus fábricas con realidad virtual**

Desde 2003 Ford ha reducido un 70% las lesiones entre los más de 50.000 trabajadores de sus líneas de ensamble gracias a mejoras ergonómicas que primero se han probado mediante realidad virtual. El equipo de ergonomistas de la marca ha realizado más de 900 test virtuales sobre el ensamblaje de cada coche antes comenzar su producción lo que ha permitido, por ejemplo, reducir en un 90% los movimientos que pueden producir sobrecargas. Más de 100 cadenas de montaje se han beneficiado de estas técnicas, incluidas las de nuevos modelos como el Mustang o el Edge.



**la frase**

José Manuel Soria. Ministro de Industria, Energía y Turismo, en el programa 'Espejo Público', de Antena3.

*«El mercado del automóvil es muy competitivo. Es el sector más importante de la industria porque está aumentando fabricación, ventas y exportaciones y está aportando crecimiento neto a la economía y también al empleo»*



**en breve**

<b>DATOS DE LA DGT</b> La DGT ha puesto a disponibilidad de todos los usuarios su portal estadístico, en el que cualquiera puede consultar los datos de los últimos años referidos a vehículos, conductores o accidentes.	<b>REDUCIR EMISIONES</b> La Asociación de Fabricantes, Anfac, se ha sumado al proyecto 'Un millón de compromisos por el clima' con diferentes iniciativas relacionadas con la reducción de emisiones de CO2.	<b>MÁS CARRETERAS</b> El Ministerio de Fomento destinará más de 358 millones de euros a nuevas actuaciones en carreteras a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte terrestre, Seittsa.	<b>PRECIOS ITV</b> Las diferencias de precio de las ITV en España alcanzan hasta un 82,2%, según un estudio realizado por la Federación de Consumidores Fagua. Madrid tiene las tarifas más elevadas.
--	---	---	--



**Memoria de la Fiscalía**  
**4 de cada 10 juicios rápidos son por delito vial**

Los delitos contra la seguridad vial representaron el año pasado el 43,1% de los procedimientos que se tramitaron como juicios rápidos en España, lo que supone que cuatro de cada diez delitos en nuestro país solventados en un juicio rápido están relacionados con excesos de velocidad, conducir bajo los efectos de las drogas o alcohol, sin permiso o poniendo en riesgo grave la circulación, conductas que son motivo de causa penal.

Según los datos de la Memoria anual de la Fiscalía de Seguridad Vial, que coordina Bartolomé Vargas, las condenas por conducir bajo los efectos del alcohol subieron en 2014 un 9% y las sentencias condenatorias en general un 11% con respecto a los datos de 2013.

**Mercado mundial**  
**Volkswagen supera a Toyota**

Volkswagen se consolida como el mayor fabricante mundial de automóviles, con 5,04 millones de unidades vendidas (con una caída del 0,5% respecto a 2014) en el primer semestre de este año. Mientras, Toyota ha comercializado 5,02 millones de unidades entre enero y junio (cae un 1,2%). En tercera posición se sitúa General Motors, que vendió 4,86 millones de automóviles en todo el mundo en ese mismo periodo.





Para alguien como yo que siempre ha conducido un gasolina, tenía mis reservas hacia otro tipo de energía. Pero la jornada de pruebas con los Volkswagen eléctricos ha acabado con muchas de esas reticencias.



▲ La jornada en las pistas del INTA permitió probar y aprender con los tres modelos más ecológicos de Volkswagen.

Con el Volkswagen Golf GTE combinábamos la potencia de sus dos motores para alcanzar la máxima velocidad.



Si quieres saber más de la prueba de Daniel Larena a los VW eléctricos entra en... [www.m16.in/2153](http://www.m16.in/2153)

La capacidad de generar energía en la frenada por parte del e-up! es sorprendente. Lo demostró en pendientes muy pronunciadas.



◀▶ El esalon con el e-Golf demostró que éste es un Golf en toda regla, aunque sea eléctrico. Antes de iniciar la prueba en el 'handling', las últimas indicaciones del equipo de Motor16.



# Daniel Larena Martínez Las propuestas ecológicas de VW, a prueba

El ser humano es consciente de la existencia de la electricidad desde hace miles de años, cuando Tales de Mileto en el año 600 A.C descubrió la capacidad de generar pequeñas cargas eléctricas al frotar distintos materiales. Desde entonces, los sucesivos avances científicos nos han permitido encontrar decenas de usos para esta manifestación de energía, un recurso inagotable y nada perjudicial para nuestro planeta. A día de hoy, la electricidad nos permite comunicarnos, vivir en un entorno seguro, cocinar nuestro alimento o aplicar remedios medicinales. Sin embargo, el ser humano sigue siendo reticente a el uso de la electricidad como sustento de nuestros medios de transporte.

El martes 7 de julio, un grupo de seis afortunados nos dirigimos a las instalaciones del INTA acompañados de dos re-



◀ Una suerte haber sido uno de los seis afortunados que ha podido comprobar que la electricidad es hoy una alternativa clara de movilidad.

presentantes de Volkswagen y el equipo de Motor 16 para comprobar de primera mano cómo la electricidad es, hoy en día, una gran alternativa a la combustión que lleva moviendo nuestros transportes más de cien años.

Los coches eléctricos llevan en la palestra una temporada, sin que de momento ninguna propuesta haya demostrado ser una alternativa real al actual modelo energético. Mientras desayunába-

mos en el centro financiero de Madrid, escuche una frase que llamó mi atención sobre la distendida charla que mantenía el grupo, «Volkswagen ha tardado más en entrar al mercado de la electricidad porque no queríamos hacer coches eléctricos, sino Volkswagen eléctricos».

Como conductor de un Nissan Primera del 99 tengo una especial predilección por los coches de gasolina, ningún diésel, por buena que fuera

la conducción, ha conseguido transmitirme las sensaciones que obtengo en mi viejo 'cacharro', por lo que debo admitir que mi predisposición a otro tipo de energía era, en un principio, reservada.

Antes darme cuenta estaba al volante del nuevo modelo E-Golf, totalmente eléctrico con una autonomía de 190 kilómetros y con una potencia de 115 caballos. Tras una prueba de frenada sobre basalto y un rápido esalon entre conos una poderosa sensación de desconcierto se apoderó de mi desconfiada mente, eso no era un coche para amantes de la naturaleza, eso era un Golf en toda regla, con la potencia para pegarte la cabeza al asiento en la más leve aceleración. Si en algo destacan estas pequeñas joyas es en su rápido arranque, capaz de dejar atrás rápidamente a cualquier modelo similar de combustión.

Acto seguido nos dirigimos a realizar un correvit a los mandos de un espléndido Golf GTE híbrido con motor de gasolina. La prueba consistió en varias vueltas a un anillo de velocidad donde pudimos probar la potencia de ambos motores, para después combinar la potencia de la gasolina y la electricidad hasta alcanzar la máxima velocidad que nos ofrece este deportivo ecológico y sus 204 caballos.

La última prueba que realizamos fue bastante distinta a las dos mencionadas. Nos presentaron el nuevo e-up!, un compacto totalmente eléctrico que revoluciona absolutamente la manera de conducir. Para demostrar la posibilidad que ofrecen estos coches de generar energía durante la conducción se nos propuso bajar por distintas rampas con fuertes desniveles, lo que no parece suponer ningún problema ex-

cepto por el hecho de que no debíamos usar el freno. Para evitar acabar hospitalizados y a la vez conseguir energía que nos permita seguir conduciendo, este pequeño cuenta con un sistema de resistencias que se activan fácilmente mediante la palanca de cambio. Hay cuatro resistencias que frenan el coche a la vez que almacenan energía eléctrica en las baterías del coche, convirtiendo la pendiente más aterradora en una leve bajada.

Una vez superadas las tres pruebas era hora de demostrar lo aprendido en una pequeña competición. El objetivo era realizar el mejor tiempo y el

menor consumo en un 'handling' (o circuito) preparado para la ocasión, el premio: un fin de semana con el coche que eligiésemos para probar estas joyas en situaciones reales. Como puedo llegar a ser bastante competitivo decidí participar el primero para evitar la presión de superar marcas. Tras unos minutos de tensión, recibí con alegría la noticia de que había finalizado segundo, obteniendo así uno de los deseados coches para disfrutarlo durante tres días.

A falta de probar más modelos que presenten opciones energéticas similares, puedo afirmar que estas propuestas

son más que interesantes para aquellos que busquen ahorrar combustible y a la vez seguir conduciendo un automóvil que responda a cualquier necesidad. Si bien los coches eléctricos no pueden ofrecer la autonomía y libertad que un coche de combustión a día de hoy, los modelos híbridos representan la mejor alternativa a cualquier usuario medio que disfrute de la conducción y tenga una conciencia ecológica o económica.

Gracias a todos los miembros del equipo de Motor 16 y a Volkswagen por hacer posible esta maravillosa experiencia de la cual disfruté enormemente, pues me ha permitido conocer más de cerca el funcionamiento, ya no sólo de los coches eléctricos, sino de los automóviles en general, mejorando mi eficiencia al conducir y aumentando mi amor por el mundo del motor.

LAS PROPUESTAS DE VOLKSWAGEN SON MÁS QUE INTERESANTES PARA AQUELLOS QUE BUSQUEN AHORRAR COMBUSTIBLE Y A LA VEZ SEGUIR CONDUciendo UN AUTOMÓVIL QUE RESPONDA A CUALQUIER NECESIDAD.





# Noelia Vidrié Un día para el recuerdo

No conocía mucho sobre el mundo de los coches eléctricos. Pero tras la experiencia vivida en el INTA con la gama de los Volkswagen eléctricos, ahora sé que pueden dar mucho juego. Una experiencia divertida y enriquecedora.

Todo empezó con la confirmación de que había sido una de las ganadoras del concurso de Motor16 cuyo premio era pasar una jornada de pruebas en el circuito del INTA con Volkswagen y el equipo de Motor16, en el que tenía la oportunidad de probar los tres modelos (e-golf, e-up y GTE). «Y yo que pensaba que los concursos nunca tocaban...». Emocionada como un niño al que le regalas el juguete más preciado, no me lo terminaba de creer.

«Una lectora de segunda generación», me decían algunos del equipo de Volkswagen. Y ahí estaba yo, la más joven de todas y la única mujer y me moría de ganas por empezar a pesar de ser mi primera experiencia con este tipo de vehículos.

La jornada empezaba el

martes 7 de julio con un desayuno para coger fuerzas, después nos explicaron cómo se iba a desarrollar la jornada, nos organizamos y por fin «cogimos el toro por los cuernos» y empezamos con las diferentes pruebas.

La primera de ellas se trataba de un correvit en un anillo oval con un Volkswagen Golf GTE. En esta prueba conocí la aceleración del coche, la velocidad máxima y las recuperaciones que puede conseguir el vehículo.

Es un modelo híbrido que cuenta con cinco modos de conducción y puedes elegir hacer uso del motor eléctrico, del motor de gasolina o de los dos. Hay que destacar que en cualquiera de los modos de conducción el coche se mueve con suavidad, hace poco ruido y sale sin sufrir tirones. En mi opinión, la po-



◀ Esta ha sido mi primera experiencia con este tipo de vehículos; y pese al calor del día, fue una de esas experiencias para no olvidar.

sibilidad del funcionamiento de los dos motores según las necesidades hacen del GTE un coche muy versátil ya que cuentas con una autonomía de 50 kilómetros en modo eléctrico que en ciudad es muy útil y el otro motor para trayectos más largos.

En segundo lugar, al volante de un modelo eléctrico como es el Volkswagen e-up! conocimos los cuatro modos de recuperación de energía

con los que cuenta. Para ello subimos a una zona de pendientes con diferentes alturas, en la que sin utilizar el freno y con los cuatro modos íbamos descendiendo por cada una de ellas, de tal manera que pude observar cuánto retenía el coche según el modo que se utilizara y el ahorro de energía en cada momento. Qué decir del coche, te sorprende gratamente su suavidad, su gran capacidad de



Si quieres saber más de la prueba de Noelia Vidrié a los VW eléctricos entra en... [www.m16.in/2154](http://www.m16.in/2154)



◀◀ La prueba del esalon con el e-Golf fue una de las más divertidas de una jornada en la que la guida fue mi tercer puesto en la prueba final con el GTE.

retención en las cuestas y como se repitió en varias ocasiones a lo largo del día «que no suena».

La siguiente prueba, y personalmente una de las que más disfrute junto con la que os contaré más tarde, consistió en realizar un esalon con conos en los tres modos diferentes de conducción que el e-Golf te proporciona. (Normal, Eco y Eco+).

«Cono que se tira, como que se coloca». Así empezaba esta prueba, en la que el juego de manos con el volante, mantener la aceleración y por supuesto, no tirar conos, era lo más importante. La diferencia entre los tres modos de conducción es bastante clara. En el modo Eco ya empiezas a necesitar

TRAS ESTA JORNADA, HE PODIDO CONOCER MÁS SOBRE LOS MODELOS ELÉCTRICOS Y SABER QUE PUEDEN DAR MUCHO JUEGO Y EN UN FUTURO SERÁN UNA GRAN OPCIÓN

una aceleración más fuerte que se incrementa en el modo Eco+. Además, una de sus características es el silencio con el que se mueve, ya que el ruido de rodadura se percibe cuando alcanzas altas velocidades y sigue siendo un ruido muy leve.

Por último, la prueba más esperada, la competición que realizamos entre los propios concursantes. Teníamos que ser lo más eficientes posibles en un tiempo determinado en un circuito con el Golf GTE. Dado que era la más joven de todas y la que probable-

mente menos experiencia de conducción tenía de todos los participantes mi objetivo era hacerlo lo mejor posible y seguir disfrutando del día, sin tener en mente el ganar.

Pero lo mejor llegó al final cuando nos comunicaron los tiempos y el consumo que habíamos hecho en el circuito. Y... ¡¡sorpresa!! ahí estaba como tercera finalista.

Tras probar los tres modelos eléctricos, con este tipo de vehículos tenemos que tener una idea muy clara; y es que si en la conducción no nos anticipamos a las frenadas ni aprovechamos las inercias, el gasto de energía será

más alto por lo que la autonomía desciende notablemente por lo que no seremos eficientes que es el objetivo que se pretende.

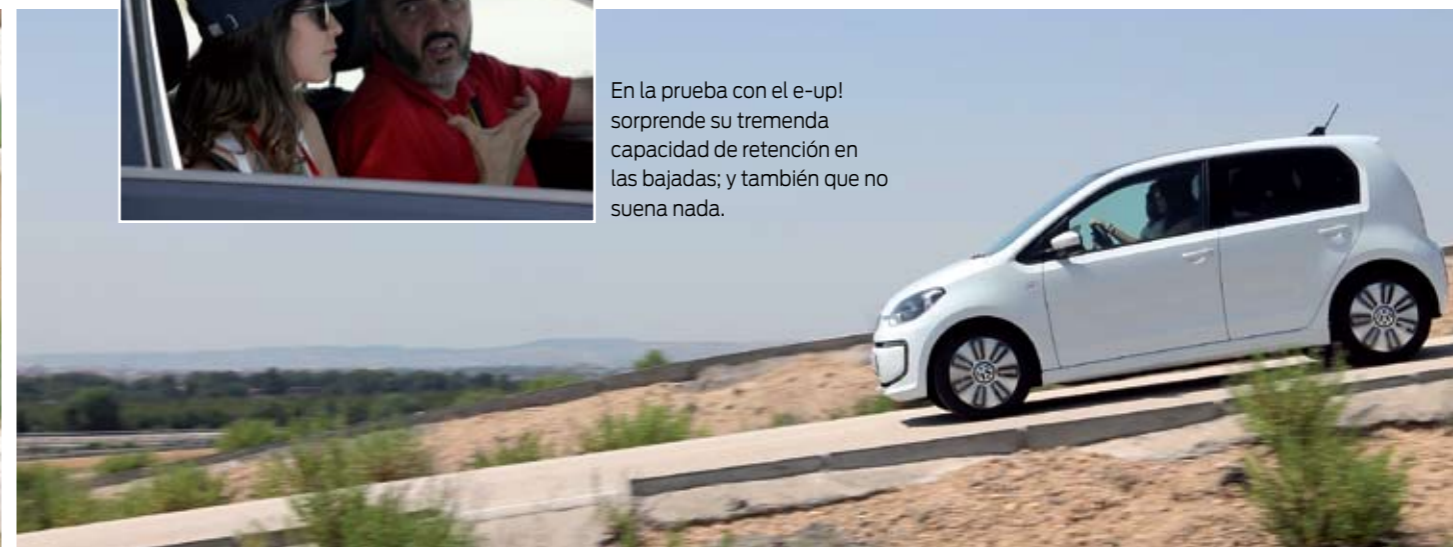
Debo reconocer que no sabía mucho sobre el mundo de los vehículos eléctricos. Actualmente se nos está mostrando más información sobre los coches híbridos enchufables pero tras esta jornada, he podido conocer más sobre dichos modelos y saber que pueden dar mucho juego y en un futuro serán una gran opción en el mercado del automóvil.

A pesar de que el día fue un poco duro por el calor, tengo que finalizar dando las gracias de nuevo al grupo de Volkswagen y al equipo de Motor16 por ofrecer estas oportunidades y hacernos pasar una experiencia muy divertida, enriquecedora y para recordar.

El e-Golf es capaz de ofrecer elevadas aceleraciones y todo con gran suavidad y silencio. Sólo a alta velocidad se nota el ruido de rodadura.



En la prueba con el e-up! sorprende su tremenda capacidad de retención en las bajadas; y también que no suena nada.





# Un triunfo solidario



El equipo de La Razón y Motor 16 ganó las 24 Horas Ford, lo que se tradujo en un premio de 38.000 euros para la Fundación Apascovi, por la que luchaban este año en una prueba que, en las 12 ediciones ya disputadas, ha repartido más de 1,4 millones de euros para proyectos solidarios.

Un año más, y van 12, Ford España ha organizado las 24 Horas Ford, el evento automovilístico más solidario que se disputa en nuestro país. Prueba de ello son los 138 proyectos, de 70 fundaciones u organizaciones benéficas, financiados durante este tiempo con más de 1,4 millones de euros en premios, de los que 138.000 se repartían en la presente edición, a la que concurrían 11 organizaciones, representadas en cada caso por un equipo de lo más variopinto formado por nueve pilotos, pues en todas las escuadras podíamos encontrar desde personajes famosos –dos embajadores de la ONG por coche– hasta empleados de Ford y periodistas. Y todos con un mismo objetivo: ganar esta emocionante prueba de eficien-

cia y resistencia para aportar la mayor cantidad posible de dinero con que financiar el proyecto presentado. En el caso de la Fundación Apascovi, dedicada a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad y sus familias, se trataba del proyecto 'Aprendo', que desarrollará un servicio de atención multidisciplinar para

▶ Los representantes de Apascovi reciben el cheque de manos de Jesús Alonso, consejero delegado de Ford España, en presencia del equipo ganador.



unos 50 niños con necesidades educativas especiales y de rehabilitación. Los 38.000 euros de nuestro trabajado triunfo –los tres primeros clasificados, separados por pocos segundos en la meta, completaron 546 giros al circuito madrileño, mientras que el cuarto entró a una sola vuelta– va por ellos. Como

los 25.000 euros conseguidos por el coche de la revista One Magazine para la Asociación Aviación Sin Fronteras o los 14.000 logrados por el del programa Centímetros Cúbicos para Fundación Pequeño Deseo, que completaron el podio en una edición marcada por el intenso calor y la presencia altruista de relevantes 'celebrities', como los cantantes Rosa López o Daniel Diges, los actores Antonio Resines, Jorge Sanz y Fernando Tejero, la modelo Estefanía Luyk o los cocineros Samantha Vallejo-Nájera y Carlos Maldonado, que lo dieron todo al volante de los Focus ST 2.0 TDCI de 185 CV con los que se disputaba la prueba.



◀ Coches idénticos y 215 litros de gasóleo por equipo para un día de carrera. La tensión vivida se demuestra con un dato: sólo unos segundos separaron al Focus ganador de los dos siguientes.

# Pilotando a ciegas

60 invidentes pudieron comprobar de primera mano la sensación de conducir un coche en el circuito del Jarama. Una experiencia organizada por Seat, la ONCE y el RACE basada en la destreza y la confianza que han demostrado tanto los guías como los participantes.

Conducir es para muchos de nosotros una actividad más que hacemos a diario. Pero para las personas invidentes era algo que parecía imposible. Hasta ahora, pues gracias a Seat, el RACE y la ONCE este reto ha sido cumplido con creces en un evento único organizado en el Jarama.

Acompañados por un instructor que les sirvió de guía en todo momento por el circuito, los 60 participantes en esta singular experiencia fueron subiendo uno a uno a los coches. Para guiarlos, los instructores convirtieron en un reloj el volante para poder indicar al conductor hacia dónde y cuánto girar. Así, por ejemplo, la indicación 'menos 10' significaba que debían girar

el volante ligeramente hacia la izquierda. De esta forma, los invidentes pudieron completar el trazado madrileño. La experiencia fue todo un éxito.

Una vez habituados a la experiencia, algunos participantes demostraron condiciones al volante, pues alcanzaron velocidades de hasta 140 km/h. Algo increíble para personas que, en algunos casos, no habían cogido un coche nunca.

Seat también puso a disposición de los periodistas asistentes varios vehículos de prueba en los que realizar una conducción a ciegas. La experiencia en mi caso fue aterradora. Al no tener una referencia real de la ubicación en cada momento, la voz de tu monitor se convierte en tu

mente en un mapa en el que el más mínimo error puede suponer una salida con imprevisibles consecuencias. Sin embargo las personas invidentes no tenían ese pánico al error. La confianza en su guía era total y gracias a ello los periodistas quedábamos como auténticos 'pardillos' a la hora de dar vueltas al circui-

▶▶ A la derecha uno de los participantes pilotando por el Jarama. Abajo, uno de los monitores da instrucciones previas a la vuelta por el circuito.



▶▶ A la derecha vemos un momento de la prueba con los Seat León. Abajo, foto de grupo con los participantes.



▲ Los máximos responsables de la ONCE, Miguel Carballada, Seat, Mikel Palomera y el RACE, Carmelo Sanz de Barros, en el acto.

to cuando, con total confianza, nos adelantaban en vuelta haciendo las trazadas casi con precisión milimétrica.

No sabemos si este evento se podrá volver a repetir, lo que sí podemos asegurar es que para 60 personas, esta experiencia se quedará en la memoria como un recuerdo imborrable.





## FUNDACIÓN PSA PROYECTOS FINALISTAS

Cuatro proyectos españoles optan este año a la final de los Premios de la Fundación PSA. Las propuestas solidarias finalistas son: un programa de la Asociación de taponos Baixo Miño para el transporte de niños con discapacidad; el acondicionamiento de la sala de psicomotricidad de la Residencia y Centro de Día Coslada de discapacidad intelectual; la adquisición de material y subvención del traslado de discapacitados a eventos de la Asociación Socio-Deportiva Alternativa; y una iniciativa de apoyo a la inserción laboral de jóvenes vulnerables, de la ONG Cesal.

**JAGUAR CON EL TENIS**  
El jugador de tenis Fernando Verdasco ha elegido la nueva berlina compacta Jaguar XE para sus traslados a los partidos y viajes de ocio. La marca británica acompañará



**a Verdasco en el circuito internacional de tenis, deporte con el que Jaguar ha reforzado su unión con la cesión de 170 vehículos para el torneo de Wimbledon.**

+ en [www.seat.es](http://www.seat.es)

## EL COCHE DE LA POLICÍA ITALIANA

El León ha sido sometido a pruebas de durabilidad, y lleva en el interior un soporte para armas y portachalecos.



Los Seat León de la policía italiana han sido equipados con luces especiales y una celda en la parte trasera para los detenidos.



## SEAT LEÓN: A PRUEBA DE BALAS

Balas de distintos calibres, impactos, golpes con piedras de gran tamaño... al Seat León no hay arma u objeto, por muy contundente que sea, que se le resista. El León se ha estrenado como nuevo coche de la Polizia di Stato y de los Carabinieri italianos y, para ello, ha sido sometido a todo tipo de pruebas, que han comprobado la resistencia de su blindaje así como la respuesta de

su motor 2.0 TDI en situaciones límite, como puede ser una persecución. En el test dinámico, ha alcanzado una velocidad punta de más de 200 km/h. Entre las curiosidades, mencionar que las puertas resisten el impacto de balas de los 44 Magnum y 357 Magnum. El parabrisas, de 22 milímetros de grosor, resiste 'sin despeinarse' disparos de ametralladora propulsados a 1.400 km/h

y los cristales de las ventanillas apenas se resquebrajan un poco cuando les impactan piedras de gran tamaño. Además, para convertirse en el vehículo de los cuerpos de seguridad italianos, el León ha sido equipado con un soporte para armas y portachalecos antibalas en el techo, localizador GPS, iluminación, sirena y celda para detenidos en la parte trasera.



+ en [www.facebook.com/Audi.Football](http://www.facebook.com/Audi.Football)

## AUDI CUP DOS DÍAS DEL MEJOR FÚTBOL

El estadio Allianz Arena de Múnich recibe el 4 y 5 de agosto a los equipos que disputan la Audi Cup, a la que se espera asistan unos 500.000 espectadores. Bayern de Múnich, Real Madrid, AC Milan y Tottenham Hotspur se enfrentarán para hacerse con el trofeo más co-



## EN PARÍS

Toyota exhibe en los Campos Elíseos de París el modelo Mirai, la primera berlina de pila de combustible de hidrógeno, que saldrá a la venta en septiembre en Europa.

+ en [www.ierendezvous.com](http://www.ierendezvous.com)

## MARCAS QUE APUESTAN POR LA COCINA

# COCINEROS AL VOLANTE

El verano da para propuestas de todo tipo. Incluso para que dos universos que a priori parecen tan distintos, como la cocina y el automóvil, encuentren puntos en común. Cuatro marcas demuestran que coche y gastronomía pueden estar muy unidos.

**Martin Berasategui / Skoda.** El chef español con más estrellas Michelin vuelve a crear un menú diseñado especialmente para viajar dentro de la iniciativa 'Berasategui Taste Drive by Skoda'. La propuesta del reconocido cocinero para este verano está compuesta por: 'Bebida tropical con toque Citigo', 'Cigalas aliñadas al estilo Fabia', 'Pato asado con elegancia Superb' y 'Frutillas rojas con merengue y nata'. Las recetas se pueden descargar en la web: [www.skoda.es/mundo-skoda/berasategui-taste-drive/menus](http://www.skoda.es/mundo-skoda/berasategui-taste-drive/menus).



**David Muñoz / Mercedes.** El chef David Muñoz protagoniza el vídeo titulado: 'Caza Urbana. CLA Shooting Brake y David Muñoz', en el que el 'enfant terrible' de la cocina descubre aspectos de su personalidad y de su ciudad, Madrid, al volante de este modelo. El trabajo ha sido filmado por el fotógrafo y cineasta alemán Kaspar Lerch y se puede ver en <http://mb4.me/DavidMunoz>.



**Plateselector Food Tour / Citroën.** El primer festival gastronómico itinerante sigue de ruta por nuestro país de la mano de Citroën y con el C4 Cactus como 'abanderado'. Unas 10.000 personas han disfrutado ya de lo mejor de la gastronomía gracias a los 'food trucks' Citroën, que han hecho parada en localidades como Salinas (Asturias), San Sebastián o Málaga, entre otras.



**Paco Roncero / Land Rover.** El Range Rover Sport será uno de los protagonistas de las cenas en el famoso restaurante ibicenco Sublimotion, el más caro del mundo. Los comensales que acudan al espectáculo gastronómico del chef Paco Roncero contarán con un servicio exclusivo de recogida y traslados a bordo de este modelo, que también se cuela en alguna de las escenas con las que Roncero sorprenderá a sus clientes.



+ en [www.renault.es](http://www.renault.es)

## EMBAJADORA DE LA MARCA MIREIA VISITA RENAULT

La mejor nadadora española de la historia, Mireia Belmonte, visitó la sede de Renault en Madrid. Mireia, que es embajadora de la marca, quiso fotografiarse con los trabajadores de la central, con quienes compartió charla y autógrafos. La nadadora, que ahora conduce un Captur,

también se fotografió con su futuro coche, el Kadjar, que le será entregado en las próximas semanas.



+ en [www.skoda.es](http://www.skoda.es)

## SKODA DESIGN

Skoda, marca que patrocina el Tour de Francia desde hace 12 años, ha sido en esta ocasión la encargada de diseñar los trofeos de cristal que se han entregado a los ganadores.

+ en [www.fiat.es](http://www.fiat.es)

## MÁS DE 300 PERSONAS UN FIAT 500 DE RÉCORD

En total, 328 fans de la marca formaron este Fiat 500 de 15 metros de largo con la intención de batir un nuevo récord Guinness: el del coche más grande 'construido' con personas. Los participantes en esta curiosa iniciativa que llevó a cabo la marca en Milán (Italia) vestían camisetas de distintos colores para recrear las diferentes par-

tes del vehículo: blanco para la carrocería, negro para las ruedas y las ventanillas, azul y rojo para los faros, etc.







**CORRER Y AHORRAR PARA ADRIÁN CAMPOS, LA CLAVE DE ESTE CERTAMEN ES SABER CORRER, PERO TAMBIÉN SABER CUÁNDO IR DESPACIO**



No había un campeonato de los iniciados en los últimos años que presentara más incertidumbres. Porque se trataba de un nuevo proyecto pero, sobre todo, por su especial naturaleza. La Fórmula E ha confirmado al cierre de su primera edición que ha nacido para quedarse



# La Fórmula E, chis pa para rato

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

¿Un campeonato de coches totalmente eléctricos? ¿En el que el piloto necesitaba cambiar de monopla en medio de una carrera? ¿En algunas de las urbes más importantes del mundo donde antes no se había celebrado ninguna prueba automovilística?

Desde el principio la Fórmula E levantó un lógico escepticismo. Para empezar, una tecnología poco madura que se incorporaba a monopla con las lógicas limitaciones. No son demasiado rápidos, son pesados (900 kilos, de ellos, casi 325 correspondientes a las baterías)

con 300 caballos en entrenamientos que no se podían alcanzar en carrera... Y la autonomía de las baterías obliga por el momento a que el piloto se baje de uno y suba a otro en el transcurso de la prueba. Por ejemplo, responsables de BMW declaraban que, aunque estaban interesados en el certamen no se incorporarían como fabricante mientras no se resolviera esta cuestión.

Pero la realidad es que la Fórmula E también estaba concebida para controlar al máximo los costos, para lo que se había predeterminado un programa de desarro-

llo muy específico. La FIA y Jean Todt han apoyado completamente el campeonato, y con las ideas muy claras en este terreno. El modelo de negocio inicial está organizado con un primer plan a cinco años vista, cuyo objetivo principal es desarrollar gradualmente la tecnología de propulsión eléctrica sin que se disparen los presupuestos.

En la próxima temporada el motor y cambio podrán ser desarrollados por los equipos. En la tercera, se espera que las baterías sufran una gran evolución y cada escuadra desarrolle su propio siste-

ma. En la quinta, este terreno será, absolutamente libre. En definitiva, para entonces la Fórmula E se parecerá en poco al campeonato que hemos vivido en la temporada 2014-2015.

Pero al margen de las limitaciones técnicas, la organización también sufrió sus tormentas en el terreno financiero durante estos meses. Así, Alejandro Agag y el cofundador, Enrique Bañuelos, entraron en una pugna empresarial que se resolvió en marzo, antes de la carrera de Miami, cuando se anunció la entrada de nuevos accionistas. En la estruc-

tura se mantenía Alejandro Agag al frente, pero entraban en el capital dos compañías controladas por John Malone, propietario de Discovery Media y del canal del mismo nombre, lo que proporciona estabilidad financiera y, se espera, mayor proyección mediática para el futuro.

La última cita de la temporada tuvo lugar en Londres, donde estuvieron presentes algunos de los grandes de la industria. Por ejemplo, el presidente del Grupo Renault, Carlos Ghosn, quien reafirmó la presencia futura del fabricante francés a través de su vinculación con el equipo

Dams de Alain Prost, ganador de la clasificación por escuadras. Paralelamente, PSA anunciaba su colaboración con el equipo Virgin de Branson a través de su marca de lujo DS Automobiles. Audi se mantiene a la expectativa a través del equipo Abt, al igual que otros fabricantes a la espera de que se abra la mano para el desarrollo del sistema de baterías.

El formato del campeonato constaba de carreras y entrenamientos en un solo día, el sábado. La experiencia en la Fórmula 1 de Alejandro Agag, promotor de proyecto, le animó a importar el con-

cepto del 'Motion Club', una suerte de 'Paddock Club', pero con mayor acceso y participación de los invitados, con un ambiente realmente festivo, que incluía las fiestas en los boxes de los equipos una vez terminado el programa de entrenamientos y las carreras.

«Hemos visto un gran acercamiento de empresas y muchos presidentes de grandes compañías en las carreras», explica Adrián Campos, «también hemos visto muchos directores comerciales de compañías globales que se están acercando a preguntar y a interesarse por este cam-

peonato. Fuera de la Fórmula 1, en ningún sitio he visto el interés de tantas compañías, muchas de ellas 'verdes'».

Desde el punto de vista deportivo, la Fórmula E se ha distinguido por contar con un extraordinario plantel de pilotos, la mayoría de ellos con experiencia previa en la Fórmula 1. De hecho, de once carreras, en las seis primeras se dieron seis distintos ganadores. Poco a poco los equipos fueron ganando experiencia en la gestión de la energía y las baterías, el factor clave de rendimiento. Por este factor y la calidad de los pilotos, muchas de las carre-



# RICHARD BRANSON AFIRMÓ QUE EN 5 AÑOS LA F-E SUPERARÁ A LA F-1. UN POCO OPTIMISTA, PERO ESTE CAMPEONATO TIENE AMBICIÓN



## EN VIRGIN RACING DS se apunta a la aventura

El próximo 17 de octubre, en Pekín, arrancará una nueva temporada de la Fórmula E, un campeonato que no ha pasado desapercibido y que va a sumar nuevos participantes. Por ello, son muchas las marcas que se están planteando su participación. Entre ellas, DS, ya ha dado el primer paso y se ha aliado con Virgin Racing para crear el equipo DS Virgin Racing. La marca DS aporta al equipo, a través de Motorsport, su experiencia tecnológica en investigación y desarrollo del vehículo de carreras. Vinculado a la estrategia de diseño de Virgin Racing Engineering, el objetivo es suministrar a DS Virgin Racing la experiencia en competición, así como la capacidad de diseño e integración que permitirán competir al más alto nivel.



## MICHELIN Crea unos neumáticos específicos

Para superar el reto de la Fórmula E, los ingenieros de Michelin Motorsport han creado el Michelin Pilot Sport EV, un neumático que ha revolucionado el diseño de los monoplaques y que se tenía que adaptar a las exigencias específicas de este campeonato. Es un neumático cuya adherencia es excelente tanto en seco como en mojado y que ofrece una duración excepcional. Gracias a su diámetro de 18 pulgadas y a las soluciones tecnológicas empleadas, este nuevo neumático de Michelin es también muy eficiente en el plano energético. Porque por primera vez en un campeonato de nivel mundial los juegos de neumáticos que montan los coches deben durar toda la jornada (entrenamientos libres, sesiones de clasificación y carrera). Por ello el neumático debía dar respuesta a esa exigencia. Este neumático que cuenta con dimensiones de neumático de calle (245/40R18 delante y 305/40R18 detrás) y dibujo en la banda de rodadura parece un neumático estándar. Sin embargo es un verdadero neumático de competición que incorpora las últimas innovaciones y proporciona unas extraordinarias prestaciones de muy alto nivel.



▲ Michelin ha creado un neumático especial para este certamen. Ofrece duración, eficiencia y prestaciones.

ras fueron sumamente disputadas, a pesar de que los trazados de algunos de los circuitos urbanos dejaban bastante que desear.

La primera carrera tuvo lugar en Pekín, y fue un gran éxito. Incluso alcanzó mayor difusión de lo esperado tras el espectacular accidente del alemán Nick Heidfeld con Nicolas Prost en la última vuelta de la carrera, que demostró la seguridad con la que habían sido diseñados y concebidos los chasis por parte del fabricante italiano Dallara.

Pero pronto los equipos descubrieron que éste no era un certamen como otras especialidades del automovilismo «En nuestro caso, las cosas mejoraron cuando nos dimos cuenta de que era un campeonato de ahorrar y de estrategia con el primer y segundo coche», explica Adrián Campos, responsable de la gestión del equipo de China. «Aquí hay que saber ir despacio. Tenemos el concepto de piloto de carreras que

ha de ir a fondo desde principio a fin. Pensamos que el piloto bueno es el que sabe ir al límite de la primera a la última vuelta, pero aquí hay que saber ahorrar batería, a saber, ir despacio, y esto no lo consiguen todos». De hecho, fue uno de los pilotos del equipo China, Nelsinho Piquet, quien consiguió llevarse el primer título de la Fórmula E.

Lucas di Grassi, Sam Bird, Sebastian Buemi, Antonio Felix D'Acosta, Nicolas Prost ganaron las primeras carreras hasta que Piquet logró su primera victoria. Al principio sólo contaba con un contrato para cinco carreras, y a dos de iniciarse el campeonato ni siquiera tenía la posibilidad de participar. Sólo lograría un triunfo más, pero su regularidad en la parte final de la temporada gracias a la gestión de las carreras del equipo de Campos le proporcionó la victoria final en la última cita de Londres, y por un solo punto tras una gran re-



▲▲ La primera temporada de la Fórmula E ha estado plagada de carreras competidas. En las 6 primeras citas hubo 6 ganadores diferentes.

montada tras los problemas en los entrenamientos.

Al terminar el certamen en Londres, el empresario Richard Branson realizaba unas declaraciones realmente provocadoras cuando aseguró que «en cinco años, la Fórmula E superará a la Fórmula 1». Adrián Campos,

que cuenta con experiencia en todo tipo de campeonatos, matizaba las palabras de Branson: «Me parece un poco osado, creo que así como la evolución de la Fórmula 1 se controló durante algunas décadas para que no se disparase la velocidad, para cuidar la seguridad, para que

no se disparasen los costes, aquí se ha buscado determinar que se puede hacer técnicamente cada temporada de forma progresiva», explicaba Campos.

Según Campos, aun con la máxima evolución prevista para la Fórmula E en los próximos cinco años, no se

rá comparable a la Fórmula 1. «Esa quinta temporada está todavía lejos. Es cierto que hasta entonces la evolución va a ser considerable, pero dependerá de lo que la FIA decida que se puede gastar. Por ejemplo, en esta primera temporada nos hemos quedado que los coches han sido

un poco lentos. Pero si hubieran gastado tres o cuatro veces más, hubieran sido mucho más rápidos. Igual que se quiere que el coche eléctrico sea sostenible, la categoría también tiene que serlo. Aquí está la clave». En definitiva, parece que Richard Branson fue demasiado op-

timista, pero el retorno mediático de sus declaraciones atrajo suficiente atención hacia la Fórmula E.

Tras una primera temporada entre vaivenes deportivos, técnicos y financieros, puede decirse que la Fórmula E no solo ha sobrevivido, sino que tiene chispa para rato.



WRC RALLY DE FINLANDIA



# Latvala vence a Ogier, pero el francés ya roza el título

Nada menos que 13 dobles suman ya los Polo R, y en la mayoría de los casos sus protagonistas fueron el bicampeón Ogier y su compañero Latvala. Como esta vez, y precisamente en una edición de la cita finlandesa que ha batido el récord de velocidad media en una prueba del Mundial de Rallyes, con 125,44 km/h. Un ritmo de locos para una carrera que terminó como un mano a mano entre los dos pilotos punteros de Volkswagen, aunque esta vez se llevaba el gato al agua el local, que con éste suma ya 14 triunfos a lo largo de su carrera. Latvala

le metió en la meta 13,7 segundos a Ogier, y el finlandés, además, ganó 10 de los 20 tramos disputados, lo que da una idea del intenso ritmo

que imprimió. De esta forma refuerza su segunda plaza en el Mundial, aunque los 93 puntos de Latvala quedan bien lejos de los 182 del líder,

Ogier, que no contento con acabar segundo se impuso en el Power Stage -el tramo final de Myhinpaa, con una velocidad media de 135,25

km/h- para agregar otros tres puntos a un casillero que, de producirse una serie de resultados en la próxima cita -ente ellos, lógicamente, la victoria del francés- le permitirían ya adjudicarse su tercer título en el Rally de Alemania, lo que nunca ha sucedido hasta ahora.

Y Volkswagen, por supuesto, se encamina hacia un nuevo título de Marcas, con 257 puntos en su haber por los 141 de Citroën. Eso a pesar de que el tercer componente del equipo alemán, Mikkelsen, corrió peor suerte, pues protagonizó un espectacular vuelco en el quinto tramo que le impidió proseguir por los graves daños del vehículo.

Junto a los hombres de Volkswagen subía al podio Ostberg, cuya tercera plaza -entró a un minuto y 36 segundos del ganador- tiene varias vertientes positivas, pues insufla moral a las huestes de Citroën y reubica al noruego en la tercera posición del Mundial, con 84 puntos, uno más que Mikkelsen. Y el quinto lugar de la general, con 70 puntos, es



▲ Ogier se 'conformó' esta vez con la segunda plaza, pero podría ganar el Mundial en la próxima cita, Alemania.



▲ Buen resultado de Ostberg con el DS3, pues la tercera plaza da moral en Citroën. El noruego es tercero en la general.



▲ Neuville empezó el rally con una salida de pista seria, pero se rehizo y llevó el Hyundai i20 a la cuarta posición.



▲ Quinta posición de Tanak con el Ford Fiesta, aunque a casi cuatro minutos y medio del ganador, el local Latvala.

para el belga Neuville, que en Finlandia ha sido cuarto pese a los contratiempos del inicio, cuando una salida de pista dañó seriamente su Hyundai y le hizo perder bastante tiempo. Su compañero, el cántabro Dani Sordo, luchó por la quinta posición también, pero una salida de pista en la tarde del sábado le hacía perder cinco minutos en una zanja, retrasándole a la undécima posición final.

TURISMOS 2016



## Opel prepara el Astra TCR

Destinado a los certámenes nacionales e internacionales del Turismos englobados en las nuevas TCR Series, Opel trabaja en un coche de competición basado en el nuevo Astra que podría estar listo para el mes de octubre. Su mecánica 2.0 Turbo rendirá 330 CV y 41,8 mkg.

RALLYES TT BAJA ESPAÑA ARAGÓN

## Gana Roma y Gracia es líder

Pese a terminar quinto en la Baja España Aragón con su Mitsubishi Montero, Rubén Gracia -abajo- conserva el liderato en la general del Campeonato de España de Rallyes TT. La victoria fue para Nani Roma (Mini), seguido por Ricardo Leal (Nissan) y Antonio Martins (Toyota).



BLANCPAIN SERIES 24 HORAS DE SPA



## La victoria, para un BMW Z4

El BMW Z4 del equipo belga Sports Trophy Team Marc VDS pilotado por Nick Catsburg, Markus Palttala y Lucas Luhr ganó las 24 Horas de Spa. El podio se completaba con dos Audi R8 LMS, mientras que el catalán Daniel Juncadella (Mercedes) estuvo a punto de subir al podio.

DTM RED BULL RING



## Mortara y Ekstrom, que es líder, dan el doblete a Audi

La visita del certamen alemán de Turismos a Austria se saldó con dos nuevas victorias de los pilotos de Audi, con otro preocupante resultado en las filas de BMW -en la primera carrera el mejor

clasificado fue Farfus, sexto, pero en la segunda no metieron un solo M4 en el 'Top 10' -y, sobre todo, con una ración de polémica a raíz del final de la segunda manga, cuando Scheider impactó

su Audi contra los Mercedes de Wehrlein y Wickens, enviándolos a la grava. Y el incidente tiene más relevancia porque, según los hombres de la marca de la estrella, en las grabaciones se escucha

una llamada en alemán al piloto de Audi: «schieb ihn raus», o «échales fuera». En lo estrictamente deportivo, y a la espera de más consecuencias, en Austria se vivió una bonita pugna entre los Audi y los Mercedes, los coches más fuertes este año. En la primera carrera vencía el italiano Mortara, al que acompañaban en el podio los pilotos de Mercedes Wehrlein -los puntos logrados por el piloto reserva del equipo de F-1, unidos al quinto puesto de Ekstrom, le aupaban momentáneamente al liderato- y Di Resta, mientras que en la segunda vencía Ekstrom, lo que le permitía recuperar el mando del DTM, seguido por el Mercedes de Paffett y el Audi de Mortara. En cuanto a los españoles, ni Miguel Molina ni Dani Juncadella sumaron puntos esta vez.

GP2 HUNGARORING

## Los 'rookies' Matsushita y Lynn, a tope

La victoria en las dos carreras de GP2 disputadas en Hungría fueron para sendos debutantes. En la primera se imponía el británico Alex Lynn (DAMS), que partía desde la 'pole' tras lograr el mejor tiempo en los entrenamientos. Por detrás entraba su compañero, el francés



▲ Sobre estas líneas, el nipón Nobuharu Matsushita. Más arriba, el británico Alex Lynn.

Pierre Gasly, mientras que el ruso Sergey Sirotkin (Rapax) completaba el podio. En la segunda manga Sirotkin repetía puesto, por detrás de dos pilotos de ART Grand Prix: el japonés Nobuharu Matsushita, ganador, y el belga Stoffel Vandoorne, que consolida su liderato.



▲ Mortara fue el mejor del fin de semana, pues ganó la primera carrera -su tercer triunfo en el DTM- y acabó tercero la segunda.



▲ Wehrlein, líder tras la primera manga, acusó a Audi de iniciar una 'guerra' con la actitud agresiva de Scheider en la otra carrera.







saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table listing car models and prices under 'Tipo de combustible' and 'Modelo' columns. Includes models like D A5 Cabrio 2.0 TDI clean 190CV, D A5 Sportback 2.0 TDI 163CV, etc.

VOLKSWAGEN Primer centro Direct Express

Volkswagen acaba de abrir en Hospitalet de Llobregat (Barcelona) su primer centro Direct Express en nuestro país...



del automóvil que consiste en intervenciones rápidas a precio cerrado para vehículos con una antigüedad no superior a cuatro años...

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

Large table listing car models and prices under 'Tipo de combustible' and 'Modelo' columns. Includes models like G CONTINENTAL GT GT Convertible Speed, G FLYING SPUR Flying Spur W8, etc.

FIAT El nuevo 500 mantiene precio

El nuevo Fiat 500, que llega al mercado el próximo mes de septiembre lo hará a los mismos precios que el actual...



A partir de 12.900 euros

69 caballos en la versión de gas GLP y 94 caballos en el caso del diésel...



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

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

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

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

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

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

SKODA SUPERB COMBI

Disponible desde 27.870 €

Las entregas comenzarán a finales de septiembre, pero ya se puede pedir el Skoda Superb Combi, que está disponible con cuatro acabados, un motor de gasolina y tres turbodiésel, asociados (salvo el TDi de 120 CV) a la tracción 4x4 si el cliente la solicita,

PRECIOS SUPERB

Table with columns: Model, Price. Lists Skoda Superb variants and prices.

Table with columns: Model, Price. Lists Skoda Superb variants and prices.



con cambio manual de seis marchas o automático de doble embrague DSG, también de seis velocidades.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

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

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

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

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

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

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a large image of a car and contact information.



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 car models and their prices.

HYUNDAI

Ya está aquí el Tucson

Ya se puede adquirir el nuevo todocamino Tucson por un precio que parte de los 23.590 euros a los que habría que descontar 2.690 de promoción...

PRECIOS HYUNDAI TUCSON

Table listing Hyundai Tucson models and prices, including GDI 1.6 135CV BD 4X2 ESSENCE and CRDI 1.7 115CV BD 4X2 ESSENCE.

Table listing Hyundai Tucson models and prices, including CRDI 2.0 136CV 4X4 TECNO SKY SAFE and CRDI 2.0 136CV 4X4 AT TECNO.



Desde 19.300 €

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

Large table with 3 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists a wide variety of car models from brands like Jaguar, Jeep, Infiniti, Lada, Lamborghini, Kia, and Land Rover.



Table with 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. Lists various car models and their prices.



Mercedes-Benz España S.A. Avda de Bruselas, 31. 28002 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 846 000. Garantía: Ocho años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 13 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es



Maserati Importador: Ferrari/Maserati Benia S.A. P.O. de la Castellana, 50. 28046 Madrid. Teléfono: 91 491 4681. Red de postventa: Ocho puntos de asistencia en toda España. Web: www.maserati.it



Mazda Importación: Mazda Automóviles España S.A./Sociedad de Responsabilidad Limitada. C/ San Agustín de las Cruz, 6. 28002 Madrid. Teléfono: 902 345 656. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 50 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com



Lexus Importación: Lexus España D.A.S.L. Avda. Diego de Leizaola, 18. 28020 Madrid. Teléfono: 902 300 923. Garantía: Cinco años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mundolexus.es



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

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

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

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

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

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



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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various car models and their prices.

Rolls Royce logo and contact information for the Spanish market.

Seat logo and contact information for the Spanish market.

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists various car models and their prices.

Smart logo and contact information for the Spanish market.

SsangYong logo and contact information for the Spanish market.

Subaru logo and contact information for the Spanish market.









## CUIDADO A LA HORA DE APARCAR UN ELÉCTRICO

Juan Sánchez

Estoy aturdido y realmente enfadado por lo que me pasó el otro día. Tuve la oportunidad de probar el Volkswagen e-up!, un vehículo eléctrico que me maravilló... hasta que lo aparqué en la zona de estacionamiento regulado al lado de mi casa, en Madrid. Hablé con la controladora y me confirmó que los vehículos eléctricos no pagan. Lo cierto es que a la semana me ha llegado una multa de 90 euros. Lo dicho, no entiendo nada. ¿Es así como quieren promocionar la venta de este tipo de vehículos?

### RESPUESTA

Pues estamos completamente de acuerdo contigo, pero la verdad es que todavía hay importantes 'lagunas' en lo referente no sólo a los vehículos eléctricos, sino también a los híbridos. Siempre se ha dicho que los eléctricos están exentos de pagar en las zonas como el SER (Servicio de Estacionamiento Regulado). Y es cierto, pero con un matiz importante: siempre y cuando el vehículo esté dado de alta en la población donde se haya aparcado. Así, si el vehículo lo damos de alta en nuestro domicilio, por ejemplo en la localidad madrileña de Majadahonda, podremos aparcar gratis en esa población, pero nos multarán en el resto. Si el vehículo no consta en los archivos de Madrid capital, te sancionarán... Aunque la controladora es caso aparte.

## DIFERENCIAS DE CONSUMO 'DEMASIADO' LLAMATIVAS

Alfredo Vela

Me llama la atención la diferencia de consumo entre dos vehículos que me interesan, como son el Lexus RX450h y el nuevo Volvo XC90 T8 Twin Plug-in Hybrid. El primero consume 6,3 litros y el segundo 2,1 litros. Y eso que el modelo sueco es más grande y más potente. Supongo que se deberá a temas de homologación pero, ¿realmente es cierta esa diferencia? Muchas gracias.

### RESPUESTA

Pues prácticamente tú mismo te has con-testado. La diferencia entre ambos es que el Lexus RX 450h es un vehículo híbrido que rinde 299 caballos, gracias a un propulsor de gasolina y a dos eléctricos, y el Volvo XC90 T8 Twin Plug-in Hybrid es, como su nombre indica, un híbrido enchufable que, efectivamente, es más grande y pesado, ofrece siete plazas en su interior de serie y eroga 408 CV de potencia.

El Lexus homologa un consumo de 6,3 litros y el Volvo apenas 2,1. Aquí es donde empiezan las distintas ecuaciones y las diferentes pautas utilizadas en la homologación. La ventaja del XC90 enchufable es que presenta una batería de iones de litio de mayor capacidad, que le permite circular hasta 40 kilómetros de manera totalmente eléctrica, sin consumo alguno (no entramos en los costes de la recarga, que

## CARBURANTES BP LIMPIAN LA SUCIEDAD

He visto la campaña de los nuevos carburantes BP con tecnología ACTIVE, pero realmente ¿cómo funcionan esas moléculas 'devorasuciedad'?

### RESPUESTA

Los nuevos carburantes BP con tecnología



los tiene, naturalmente). A la hora de homologar el consumo en un híbrido enchufable se tiene en cuenta su autonomía eléctrica, por eso rebaja las cifras drásticamente. Un ejemplo: si todos los días te mueves en un radio de acción de unos 40 kilómetros, en el Volvo el consumo sería cero. Si te vas de viaje o las baterías están en mínimos, lógicamente el consumo será mayor que en el Lexus. Eso es lo que tienes que tener en cuenta.

ACTIVE contienen millones de moléculas desarrolladas en exclusiva por BP para eliminar la suciedad, y la combaten en dos frentes: por un lado, las moléculas ACTIVE se adhieren a la suciedad y la eliminan de los componentes esenciales del motor; y, por otro, se fijan a las superficies metálicas limpias de los motores formando una capa protectora que impide que la suciedad se pegue al metal.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### EL TALLER HA REPARADO MI MOTO CON PIEZAS DE DESGUAJE SIN CONSULTARME. ¿ES LEGAL?

En principio, todos los elementos, piezas o conjuntos que los talleres utilicen en sus reparaciones deberán ser nuevos y adecuados al modelo de vehículo objeto de reparación, aunque puede haber algunas excepciones. En la reparación de un vehículo únicamente pueden utilizarse piezas o recambios usados cuando se informe al cliente y éste dé su conformidad por escrito. Además, se le debe facilitar la procedencia de los elementos y las garantías que se ofrecen sobre ellos.

Puesto que el taller debe atenerse al presupuesto firmado que le entregaron (donde figuran a las reparaciones a efectuar, elementos a reparar o sustituir y la indicación del precio total desglosado a satisfacer por el usuario), si ese presupuesto no identificaba las piezas como de segunda mano, usted tiene derecho a exigir que sin incremento de coste le coloquen las piezas nuevas presupuestadas y retiren las usadas.

Si por el contrario, el presupuesto que usted aceptó indicaba que las piezas iban a ser de segunda mano, deberá ya aceptar la reparación que le han realizado con las piezas de desguace.

## BUENA PREGUNTA

### SE CONSIDERAN DE SEGUNDA MANO Y TIENEN UN AÑO DE GARANTÍA, SALVO EXCEPCIONES

¿Tienen garantía las piezas compradas en el desguace?

### RESPUESTA

Las piezas de desguace en principio son consideradas piezas de segunda mano, a los efectos de la garantía aplicable que sería mínimo de un año. No obstante esa garantía puede verse mermada en los supuestos siguientes:

- ▶ Si la pieza se hubiera comprado al desguace como 'chatarra'.
- ▶ Si estamos hablando de una pieza de desgaste, para las cuales el dato relevante no es tanto la garantía como la 'vida útil' prevista en sus características técnicas (por ejemplo, los neumáticos).
- ▶ Cuando la avería no sea por la mala calidad de la pieza de desguace, sino por un mal uso realizado por parte del conductor (como el hecho de pisar continuamente el embrague).

Por otra parte, todas las reparaciones o instalaciones que realice un taller quedan garantizadas. Esa garantía es de 3 meses o 2.000 kilómetros, o bien de 15 días o 2.000 kilómetros si se trata de vehículos industriales. El periodo de garantía cuenta desde la fecha de entrega del vehículo y tendrá validez siempre que el vehículo no sea manipulado o reparado por terceros. Si la pieza tiene una garantía mayor, será ésta la que se aplique. La garantía se entiende total, incluyendo materiales aportados, mano de obra, transporte, el desplazamiento de los operarios, impuestos, etc.

Además, ya sea pieza nueva o de desguace, debemos tener en cuenta que para ser instalada en un vehículo debe reunir estos requisitos:

- ▶ El taller únicamente puede instalar en los vehículos automóviles piezas, elementos o conjuntos cuya utilización esté permitida por el Código de la Circulación.
- ▶ Las piezas, elementos o conjuntos que los talleres utilicen en sus reparaciones deberán llevar fijada de manera legible e indeleble la marca del fabricante y en su caso, la homologación del Ministerio de Industria. Para piezas pequeñas (arandelas, pasadores, etc.), si por su configuración o tamaño no es posible referenciar en ellas la marca, deberá constar ésta en etiquetas, marchamos o en el estuche o paquete que las contenga.

Al final de la reparación el cliente puede exigir al taller la exhibición y entrega de las piezas, elementos o conjuntos que hayan sido sustituidos y el taller estará obligado a ello, salvo que el cliente expresamente le exima de dicha obligación.



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

## CONSULTAS RÁPIDAS

### SKODA SUPERB COMBI CON SISTEMA ACT

Luis Villas

El Skoda Superb Combi se comercializa en España con el propulsor 1.4 TSI de 150 caballos asociado al sistema ACT o desconexión automática de cilindros. Sobre tu curiosidad, comentarte que el consumo medio homologado con la caja manual de seis velocidades es de 5,0 litros. Si no llevara la tecnología ACT el consumo se elevaría hasta los 6,0 litros, una diferencia que

en emisiones se traduce en estar exento de pagar el impuesto de matriculación o tributar al 4,75% en el segundo caso. Por último, comentarte que el sistema ACT completo tiene un incremento de peso de siete kilos.

### DESCARGA DE LA BATERÍA

Luis Montes

Las baterías se van descargando poco a poco aunque el vehículo permanezca parado debido a que sigue alimentando funciones como el reloj o la alarma, entre

otros. Por eso es conveniente desconectar el borne negativo si, como en tu caso, te vas un tiempo prolongado y no lo utilizas. Que no te haya pasado antes con los mismos periodos de inactividad no quiere decir que no te ocurra ahora, ya que la batería envejece y va perdiendo capacidad. Quizás si la cargas y utilizas el vehículo con frecuencia su vida útil todavía se alargue un tiempo, pero cuando comienza a fallar lo más normal es que debas sustituirla por una nueva.

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

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

- Asesoramiento jurídico:
  - Tráfico y Seguridad Vial.
  - Trámites del vehículo.
  - Seguro.
  - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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

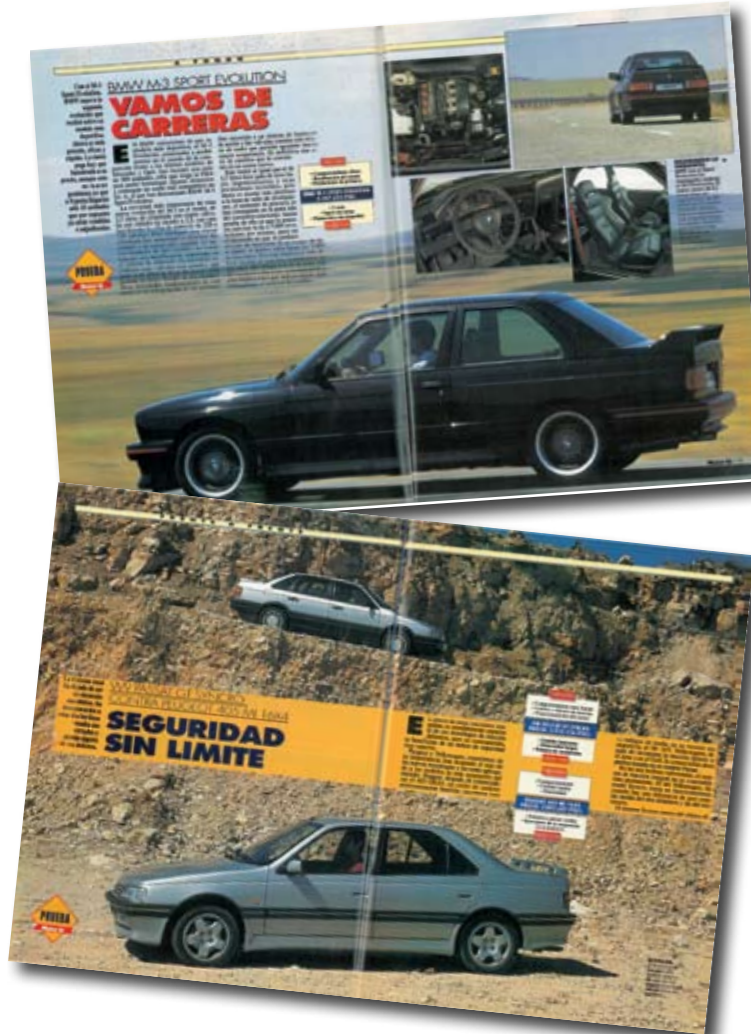


LEGALITAS.COM

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



PEUGEOT 405 Y VW PASSAT COMPARÁBAMOS SU TRACCIÓN TOTAL 



(sólo participaron 43) para establecer los importes de las multas. Se aprobaron sanciones desde 1 peseta por circular sin casco hasta 15.000 por conducción temeraria. Lo que no sabemos es si eso funcionó durante mucho tiempo.

Tras la liberalización de los precios de los carburantes, aprobada por el Gobierno el 6 de julio, la única consecuencia visible era que la competencia brillaba por su ausencia, pero, eso sí, los precios habían subido.

Las pruebas de la semana tenían todas un aire deportivo tremendo. Empezando por el coche protagonista de la portada, el Ford Fiesta Turbo, que con sus 133 caballos era un 'puro nervio' capaz de alcanzar los 208 km/h. De él destacábamos el motor enérgico y el buen acabado general y le criticábamos por su comportamiento delicado y una dirección demasiado ligera. Lo que no quitaba para que hubiéramos disfrutado –y mucho– al volante del pequeño Ford.

Tanto como disfrutamos con la nueva vuelta de tuerca que BMW daba al M3. Se llamaba Sport Evolution y era un M3 potenciado del que sólo llegarían a España 15 unidades a un precio por encima de los 8 millones de pesetas. Por supuesto todas ellas estaban vendidas, y sus afortunados propietarios iban a poder disfrutar de un coche que ofrecía unas prestaciones de primera –la potencia había subido de 220 a 238 caballos– y un comportamiento deportivo y eficaz como pocos. A cambio, eso sí, tenía algunos inconvenientes como unas plazas traseras pequeñas o una lista de opciones caras.

No era la deportividad la principal característica de los modelos de nuestra compa-

Nº 352

21 JULIO 1990

La portada



El gran protagonista de la portada era el Ford Fiesta Turbo, un pequeño GTI con 133 caballos y un comportamiento muy deportivo. Junto a él, la prueba del BMW M3 Sport Evolution, el Maserati Spyder y la comparativa entre los 4x4 del Passat y el 405.

rativa, pero gracias a la tracción total de que disponían, se convertían en berlinas con un toque dinámico muy acusado. Hablamos del Volkswagen Passat Syncro y el Peugeot 405 M16x4. Ambos contaban con motores de 160 caballos y sistemas de tracción total para garantizar el comportamiento más seguro. Del modelo alemán, que costaba 3,9 millones de pesetas nos gustaba el comportamiento y el confort y silencio de marcha y le reprochábamos el cambio impreciso y los largos desarrollos. En cuanto al Peugeot –3,8 millones– destacaba por su motricidad, comportamiento y cambio. Y no nos gustaba de él la escasa potencia a bajas vueltas o el interruptor de la suspensión electro hidráulica posterior en el maletero.

# Más que un BMW M3

Por si los 220 caballos de la versión 'normal' del M3 fueran pocos, la firma alemana le apretaba las tuercas y le sacaba 18 caballos más. Y no sólo eso, también ajustaba su comportamiento con unas nuevas suspensiones que lo hacían más confortable y también más fácil de conducir. Era el M3 Sport Evolution, que probábamos en Motor16.

El editorial de esta semana, pedía ayudas para el sector del automóvil –no cabe duda, todo es cíclico– pues las ventas en junio habían caído un 20 por ciento. Félix Lázaro, editor de la revista, pedía sensibilidad al Gobierno para con un sector vital en la economía española que soporta-

ba, por ejemplo, un IVA del 33 por ciento.

Una curiosa iniciativa de concienciación sobre educación vial se reflejaba en las páginas de esta revista. En la localidad catalana de L'Ametlla de Mar se llevaba a cabo un referendun entre los 800 jóvenes de la localidad

 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   



# NUEVO FORD C-MAX



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

Gama Ford C-MAX, consumo medio combinado de 4,1 a 8,2 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 105 a 154 g/km.



**Go Further**