

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

BMW X6 M50D
EL PERFECTO 'ANTI M'

A fondo



Al volante: Jaguar XF,
Volkswagen T6 y Hyundai
Tucson 1.7 CRDI 4x2



Nº 1.654
Del 1 al 14 de septiembre
de 2015

Previo **Salón de Fráncfort**

Lamborghini Aventador
SV Roadster

ABROCHENSE LOS CINTURONES



DS 4 ▼

▼ Kia Sportage DS 4 Crossback ▼



Renault Talisman Sport Tourer ▲

Peugeot
Fractal ▼



Audi quattro e-tron concept ▲

A fondo

Renault Espace

Zen dCi 160 EDC 7 plazas

Las cuatro ruedas directrices
marcan la diferencia



A fondo



39.510
euros

Skoda Superb

2.0 TDI 150 DSG L&K

Nadie da más por ese dinero

NUOVO BMW SERIE 3 TOURING ELIGE CONDUCIR

Nuevo BMW
Serie 3 Touring

900 357 902
www.bmw.es



¿Te gusta conducir?



BMW EFFICIENT DYNAMICS
MENOR CONSUMO. MEJORES PRESTACIONES

Consumo promedio: desde 4,0 hasta 7,6 l/100km.
Emisiones de CO₂: desde 104 hasta 176 g/km.

entre nosotros

Andrés Más
amas@motor16.com



Calle30

Conozco gente a la que le da pánico utilizar la M30 de Madrid. Y cuando digo pánico no exagero nada. Vamos, que prefieren atravesar la colapsada ciudad y tardar una hora más a su destino antes que tomar esa vía de circunvalación de 32,5 kilómetros y 65 salidas que lleva años siendo la vía más transitada de nuestro país y una de las más peligrosas. De hecho, sólo durante los primeros seis meses de este año se han registrado 4.566 incidentes en superficie de los cuales 263 han sido accidentes graves. Y en los túneles se han contabilizado 1.789 incidentes, 44 de ellos graves. Está claro que la gran mayoría de estos accidentes surgen debido a la acumulación de carteles informativos –ahora 742 de ellos en proceso de mejora–, y a la dificultad de muchos de los usuarios para procesar debidamente esa información. El miedo a equivocarse de salida y acabar muy lejos del destino, la sensación de estar perdido, los despistes o la poca habilidad para maniobrar a tiempo en un entorno hostil con carriles de deceleración a veces reducidos a la mínima expresión, se encargan del resto. Soy 'cliente' asiduo de la M30 y tengo que reconocer que, aunque no me supone ningún estrés utilizarla, algunas veces sólo un poco de pericia y mucha suerte, me han librado de un golpe serio. Pero es que los datos que maneja el Ayuntamiento son espeluznantes ya que en 2014, utilizaron la M30 a diario un total de 1.409.000 vehículos en jornada laborable, con un total de 440.379.557 desplazamientos al año en ella.

Lo cierto es que tras la faraónica remodelación, que dejó al ayuntamiento temblando, la rebautizada Calle30 se volvió algo más segura. Pero ya parece difícil reducir esas cifras porque el tremendo flujo de tráfico y las características de la vía, con poquísimo margen de maniobra, no facilitan las cosas. Este cinturón de Madrid, que se comenzó a proyectar en 1929 para que los camiones de paso no atravesaran por la Castellana y Santa María de la Cabeza, ha sufrido todos estos años un proceso de adaptación al lógico aumento del parque automovilístico, pero ya hace tiempo que se quedó pequeña y demasiado cercana a la almendra central como para absorber el flujo de circulación en hora punta. Lo que no todo el mundo sabe es que la M30 está controlada en la actualidad por 900 cámaras de vigilancia y en su explotación trabajan 280 personas y 80 vehículos. Una enorme sala de control plagada de pantallas vigila esta vía día y noche, y una web de acceso libre permite que cualquier usuario conozca en tiempo real el número de vehículos que la están utilizando, las zonas con retención, las incidencias, las obras o los accidentes...

Circulación

CRECE LA ECONOMÍA, CRECEN LOS ATASCOS

El informe de medición de tráfico Inrix indica que el aumento generalizado del tiempo perdido está directamente relacionado con el despegue económico. No en vano, son los países con alto desempleo y poco o negativo crecimiento económico los que registran los niveles de congestión más bajos y los descensos mas pronunciados. Como ejemplo sirve Francia, donde el lento crecimiento y los altos niveles de desempleo propiciaban en 2014 la reducción de la congestión en trece áreas metropolitanas, con París cayendo ocho puestos (hasta el 16) en al lista de ciudades mas congestionadas.

En España, el informe de 2014 refleja que perdimos 17 horas en atascos, manteniéndonos en la undécima posición de los trece países analizados, por delante de Portugal (6 horas) y Hungría (5 h). La lista la encabezan Bélgica (51 horas de media), Países Bajos (45 h) y Alemania (35 h). Con Luxemburgo (34 h) y Reino Unido (27 h) completando las cinco primeras plazas.

Entre las ciudades, Barcelona presenta el mayor aumento porcentual anual de la congestión (66%), sumando diez ho-

ras a las quince de 2013, aunque es Londres y su área metropolitana (96 horas) los que lideran el ranking de las 94 urbes europeas analizadas, de las que casi la mitad (48%) tuvo más tráfico que en 2013. Bruselas (74 horas), Colonia (65 h) y Amberes (64 h) se colocan por detrás de la capital británica.

En la lista nacional a la Ciudad Condal le siguen Madrid (22 horas), Sevilla (18 h) y Bilbao (16 h, que baja las 24 h de 2013). El medidor también identifica un tramo de 18,9 kilómetros de la B-10 en Barcelona como la ruta más transitada los viernes por la tarde, con 27 horas en atascos. Con el equivalente a un día completo (24 h), le sigue la hora punta de las mañanas de los primeros días de la semana en Madrid.



no te lo pierdas

LLEGA EL SALÓN DE FRÁNCFORT

Cuando el 17 de septiembre el salón alemán abra sus puertas muchas serán las novedades que se podrán contemplar en sus pabellones, no en vano se trata de una de las citas del automóvil más importantes del año, que en esta edición se perfila como la más completa y con más coches inéditos de su historia. Así lo presagia el adelanto que les ofrecemos en este número, con las importantes apuestas de los fabricantes alemanes, tales como el Audi quattro e-tron concept, el BMW M4 GTS o el Mercedes C Coupé. Interesante también la presencia francesa, con la gama Talisman de Renault, el nuevo DS 4 y DS 4 Crossback, la versión cabrio del Cactus de Citroën o el concept Fractal de Peugeot.



Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16

HASTA EL 15 DE SEPTIEMBRE

Este número 1.654 permanecerá en el kiosco del 1 al 15 de septiembre. 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 15 de septiembre volveremos con nuevos temas en los que ya estamos trabajando. Y mientras, podéis seguir informados visitando nuestra web

www.motor16.com



Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

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

Publicidad:

publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

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

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

24

SKODA SUPERB 2.0 TDI

Opción muy recomendable

Skoda no ha escatimado esfuerzos en la tercera generación de su buque insignia, que ofrece amplitud, capacidad de carga, funcionalidad, tecnologías de alto nivel y optima relación precio/producto. Por ello, es una de las mejores compras posibles, pues ninguna marca da más por ese precio.

32

JAGUAR XF

Líder en consumo

Con buenas armas cuenta el nuevo modelo para luchar en la carrera para reducir peso y consumo. Dos retos que aumentan la dificultad cuanto más grande es el coche y que el XF supera con nota.



34

VW T6

La renovación de un icono

La sexta generación del comercial más icónico de VW llega al mercado con retoques estéticos, motores más eficientes y mayor dotación tecnológica en sistemas de seguridad y conectividad. Hay más de 500 versiones para elegir.

36

HYUNDAI TUCSON 1.7 CRDI 4X2

Será la versión más vendida

Conducimos el Hyundai Tucson que se llevará la mayor parte de

CUATRO RUEDAS

18

RENAULT ESPACE DCI 160

La rutina está para romperla

Quien no arriesga no gana y por eso parece que Renault ha apostado por no seguir las normas en el nuevo Espace. No es un monovolumen al uso, porque reinventa el concepto monoespacio y se desmarca de la competencia con ese aire especial que le confieren una altura más bien baja, la practicidad que ofrece, su dotación tecnológica y la gran conectividad con que cuenta.



las ventas del nuevo 'crossover' coreano, porque combina buenas prestaciones, consumo ajustado y un buen precio.

+INTERESANTE

40

ECO AVENTURA

Moderando el gasto

Orientación y ahorro de combustible se unen en la EcoAventura Barrachina, una divertida excursión 'off road' de dos jornadas, que pone a prueba coches y participantes. Motor 16 ha participado al volante de un Ford EcoSport 1.0 Eco Boost.

DE CARRERAS

44

PREVIQG.P. DE ITALIA DE F-1

En busca del récord

El circuito más veterano de la Fórmula 1 y el hogar de Ferrari es el escenario del próximo Gran Premio en el que Lewis Hamilton tratará de repetir la pole y victoria del año pasado. Si lo consigue, el británico encadenará siete poles consecutivas, algo que no sucedía desde Schumacher en 2001. y siete victorias.

De principio a fin

Qué pasa	8
En portada	18
Cuatro ruedas	24
La semana	38
+ Interesante	40
A la última	42
De carreras	44
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	8
BMW	9,30
DS	10
FERRARI	12
FORD	40
HYUNDAI	36
JAGUAR	32
LAMBORGHINI	12
MERCEDES	13
PEUGEOT	16
RENAULT	14,18
SKODA	24
VOLKSWAGEN	34

SABER COMPRAR Y VENDER

48

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 47





PEUGEOT 308 PureTech POR 250€ AL MES

Y NO PAGUES NADA HASTA 2016

SIN ENTRADA - 69 CUOTAS - TAE 8,64%*

PLAN
PIVE
INCLUIDO



PEUGEOT ASSISTANCE
8 AÑOS ASISTENCIA GRATUITA EN CARRETERA

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

Gama Peugeot 308: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,1 hasta 5,6. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 82 hasta 130.



1-litre to 1.4-litre
PSA Peugeot Citroën
1.2-litre three-cylinder turbo

* Oferta de financiación de Banque PSA Finance para 308 5p Access 1.2 Puretech 110 S&S / 81Kw con un PVPR de 13.390€ (impuestos, transportes, plan PIVE 8 y oferta Banque PSA incluidos), para particulares en península y Baleares que financien en 69 cuotas un importe total del crédito con gastos de apertura incluidos (528,91€) de 13.918,91€. TIN: 7%. Importe total adeudado: 17.245,86€ (cuota de 249,94€). Primera cuota en Enero 2016 (carencia de capital e intereses los meses de octubre, noviembre y diciembre). Oferta válida hasta el 30-09-2015, no acumulable. Consulte condiciones en su concesionario. PVPR al contado sin financiación y con Plan PIVE 8 del 308 5p Access 1.2 110 S&S: 14.590€ y del modelo visualizado (308 5p Allure 1.2L PureTech 110 S&S / 81KW sin opciones): 17.700€. Plan PIVE-8 en gama Peugeot 308 sujeto a condiciones de dicho plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Novedades para parar un tren

Prácticamente a dos semanas de que abra sus puertas el Salón de Fráncfort vamos recibiendo ya muchas de las novedades que se verán allí bajo sus focos. Ya suena familiar, pero lo cierto es que puede que nos espere una de las mejores ediciones de esta imponente muestra bianual. Y aunque nos faltan fotos de algunas novedades importantes, como puede ser el nuevo VW

Tiguan, lo cierto es que muchas marcas han liberado la información anticipadamente. La misma que os ofrecemos a continuación. Mucho concept, mucho deportivo de altas prestaciones y mucho todocamino... Además del regreso de alguna marca olvidada. La semana del 14 de septiembre será inolvidable para el sector.

J. Garnacho/A.Mas || motor16@motor16.com

Audi quattro e-Tron Concept / Audi S8 Plus

500 kilómetros de autonomía para el futuro Q6 eléctrico

Audi avanza en el salón alemán lo que será su nuevo todocamino que se situará entre el Q5 y el Q7. De momento nace como concept eléctrico denominado Audi quattro e-Tron Concept, aunque a medio plazo este prototipo se convertirá en el esperado Q6... Pero de momento estamos ante el segundo SUV eléctrico puro del mundo tras el Tesla Model X, pero el primero que ofrece una autonomía de más de

► El Audi S8 Plus aumenta la potencia de su V8 Biturbo hasta los 605 caballos. Acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos.



500 kilómetros. La clave de este récord es la fecha de lanzamiento de la versión eléctrica del Q6, anunciada por

Audi para 2018, una fecha en la que las baterías habrán evolucionado tanto que las recargas serán mucho más rá-

pidas y la autonomía se multiplicará. El Quattro e-Tron, que comparte la plataforma MLB Evo del Q7, cuenta con tres propulsores eléctricos, uno en el eje delantero y dos en el trasero. Esto convierte

al SUV eléctrico de Audi en un modelo de tracción total quattro, lo que le permitirá un gran dinamismo.

Por otro lado en Fráncfort también estará el Audi S8 Plus con nada menos que 605 caballos de potencia.

◀ El concept de Audi avanza lo que será el futuro Q6, que dispondrá en 2018 de versión eléctrica con 500 kilómetros de autonomía.



◀ El BMW 3.0 CSL Hommage R, fabricado enteramente en fibra de carbono, conmemora los 40 años de éxitos de BMW en América del Norte. Se presentó en el reciente concurso de elegancia de Pebble Beach.

BMW M4 GTS / BMW 3.0 CSL Hommage

El Serie 3 más radical casi listo para salir al ruedo

BMW dispone de una base deportiva excelente para preparar sorpresas de la talla de este M4 GTS que de momento se ha presentado en forma de concept. Pero muy pronto el BMW más 'heavy' será realidad como modelo de serie con unas características que ponen los pelos de punta. Por ejemplo, el motor ha sido potenciado hasta el entorno de los 475 caballos, 44 más que el M4. Y esta mejora es casi responsabilidad directa del nuevo sistema de inyección de agua en el colector de admisión que refrigera el aire de la sobrealimentación. Este novedoso sistema también ayuda a reducir el consumo y a aumentar la fiabilidad del propulsor. Aunque en

► En el interior del 3.0 CSL Hommage el piloto lleva una visera en la que se reflejan los datos útiles del coche. Por su parte el M4 GTS contará con un motor de no menos de 475 CV.



este caso más que el aumento de potencia habría que destacar la relación entre el peso del M4 GTS y el número de caballos. Porque esta versión radical del coupé alemán se ha sometido a una dieta de adelgazamiento salvaje gracias entre otras cosas a la utilización de un capó delantero o unas llantas híbridas de polímero reforzado con fibra de carbono. A nivel aerodinámico, el GTS cuenta con un deflector delantero y un alerón posterior regulables manualmente y de fibra de carbono visible. En 2016 el M4 GTS llegará a los concesionarios.

ALFA ROMEO GIULIA

La 'nueva Alfa' tiene un sedán bautizado Giulia en cuyo desarrollo ha intervenido Ferrari, creando un motor V6 Biturbo de 510 CV para los QV. Llegarán mecánicas más de 'andar por casa' y también diésel, pero siempre con un carácter muy deportivo. Estará a los concesionarios antes de final de año.



ALPINA D3 BI-TURBO

Aprovechando la actualización que BMW le hizo al Serie 3, el preparador Alpina hereda esta base para crear su D3 Bi-Turbo que añade un 'look' más deportivo y su motor diésel -el de los 335d- alcanza los 350 CV. Las versiones xDrive pueden acelerar de 0 a 100 km/h en tan sólo 4,5 segundos y alcanzar 274 km/h.

BENTLEY BENTAYGA

El primer todocamino de la firma británica esconde en sus entrañas la genética del nuevo Audi Q7, pero llevado al máximo en calidad, lujo o refinamiento. Utilizará potentes mecánicas de gasolina V8 y W12, y muy probablemente diésel, aunque con más de 400 CV para no defraudar a su elitista propietario.



DS 4 / DS 4 CROSSBACK

DS alcanza su velocidad de cruce

Y lo hace estrenando un nuevo DS4 con dos variantes. Un compacto 'premium' dinámico y refinado y una versión denominada DS 4 Crossback que se presenta con una estética todocamino y algunas características especiales para situaciones de baja adherencia. El DS 4 adopta un nuevo frontal, con la calandra DS Wings estrenada por el Concept Número 9 y los nuevos proyectores DS LED Vision dotados de 84 módulos LED y una ganancia de un 51 por ciento en el flujo luminoso de las luces de cruce. El recién llegado mantiene la política de personalización de la marca francesa y, gracias a 4 colores de techo y alerones y la posibilidad de utilizarlos en retrovisores y embellecedores de rueda.

En total se puede elegir entre nada menos que 38 combinaciones posibles. Diferenciada por un paragolpes y embellecedores específicos, la nueva versión DS 4 Crossback representa al vehículo polivalente por excelencia, porque a las prestaciones habituales de un modelo compacto sumará una altura libre al suelo aumentada 30 mm y un control de tracción inteligente, así como la posibilidad de montar neumáticos de

contacto. El Crossback cuenta con un puesto de conducción más alto y su control de tracción que gestiona las ruedas delanteras de forma independiente, optimiza la adherencia en nieve y barro y permite incrementar la velocidad de paso por curva un 5 por ciento lo que, según DS, permite salir del 80 por ciento de las situaciones en las que un conductor se quedaría bloqueado si no dispusiese del mismo.

▶▶ El nuevo DS 4 estrena frontal, protocolo CarPlay, motores, personalización... Llega en noviembre a los concesionarios.



▲ El Crossback tendrá una altura libre al suelo 30 mm mayor y un control de tracción inteligente.

Los nuevos DS 4, que se comercializarán a partir de noviembre, son más tecnológicos y más refinados y estrenan motores. En gasolina el DS4 contará con propulsores de 130, 165 y 210 caballos, mientras que en diésel, habrá BlueHDi de 120, 150 y 180 caballos. La versión Crossback dispondrá de los gasolina con 130 y 165 y los diésel de 120 y 180 caballos.



BORGWARD CONCEPT

Durante más de 40 años, Borgward fue uno de los fabricantes más exitosos de Alemania. Tras 54 años de inactividad es todo un desconocido que se asocia ahora con el gigante chino Foton para crear un SUV que se comenzará a comercializar en China en 2016. Más tarde llegará también a Europa.



CITROËN CACTUS M

Una tabla de surf adelanta el futuro concept que Citroën mostrará en Fráncfort y que se espera llegue para rendir homenaje al legendario Mehari, de ahí lo de Cactus M. Podría ser fiel al prototipo del propio Cactus, que en sus orígenes carecía de ventanillas laterales y luna trasera. Contará con un techo de lona.

FIAT 500

Pinceladas estéticas para el mítico Fiat 500. Aún así, cambian más de 1.900 componentes. Se mantienen sus propulsores y también la versión 500C con techo de lona, pero ahora hay más opciones de personalización —sorprende la conocida como 'second skin'—, velocímetro TFT, pantalla táctil de 5 pulgadas...



Dónde guardes la llave, es cosa tuya.



NUEVO FORD ECOSPORT

▶ **Apertura y Arranque Sin Llave**

Abre las puertas y empieza a conducir en un instante gracias a la Apertura y Arranque Sin Llave. Los sensores inteligentes detectan cuándo la llave está cerca, no importa dónde hayas decidido guardarla.

Desde 12.990€

Gama Ford EcoSport consumo medio combinado de 4,3 a 6,3 l/100km. Emisiones de CO₂ de 115 a 149 g/km. Ford EcoSport Trend 5 puertas 1.5 Ti-VCT 112cv con paquete Audio SYNC. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. Promocional, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Vente a Ford Credit" permanencia mín. 36 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further

Ferrari 488 Spider

Y ahora, los **670 caballos** con techo duro retráctil

Sólo son necesarios 14 segundos para poder circular por Alemania a 325 km/h sin techo. Pero además, el conductor puede elegir si subir o bajar la luneta eléctrica para viento, que en su modo más bajo permite disfrutar a los ocupantes de todo el sonido del motor. Oír y sentir cerca el motor de un Ferrari es una experiencia increíble, sobre todo si se trata de un V8 turboalimentado de 3.902 centímetros cúbicos con 670 caballos bajo el pie derecho. Son los datos de este 488 Spider los que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos

de 0 a 200 km/h en 8,7 segundos. Además, Ferrari ha optimizado su sistema de control de deslizamiento lateral y la aceleración a la salida de una curva con este modelo es un 12 por ciento más rápida. Por cierto, el techo duro retráctil ahorra 25 kilos respecto a uno de lona y sus dos secciones se recogen superpuestas sobre el motor central.

▶▶ En el chasis del 488 Spider se combina el aluminio con el magnesio.



Lamborghini Aventador SV Roadster

Por 500.00 euros el **Lamborghini total**

Lamborghini sólo va a fabricar 500 unidades para todo el mundo de este fantástico deportivo descapotable. Pero es posible que ya las tenga todas vendidas a un precio de medio millón de euros, calderilla para los que suelen inclinarse por estos discretos vehículos. El Aventador LP750-4 SV Roadster cuenta con un motor V12 de 6,5 litros de cilindrada y 750 caballos de potencia. Pero lo que es mejor, el coche está construido con un gran número de piezas en fibra de carbono. Esto se traduce en un peso de tan sólo 1.575 kilos y en una relación peso-potencia de 2,1 kg/CV. Por eso esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos. Eso sí, en los 500.000 euros no entra un techo automático ya que lleva de fibra de carbono se retira a mano.



▶ El Aventador SV Roadster cuenta con un motor de 750 caballos y un techo de fibra de carbono de manejo manual.

Mercedes Clase C Coupé / Clase S Cabriolet / Mercedes AMG C63 Coupé

La marca de la **estrella** sigue renovando

Como ya es habitual, Mercedes prepara un despliegue importante para un salón del automóvil al que le gusta acudir con todo. Y de momento sabemos que además del nuevo Clase A, llevará a su imponente stand el nuevo Clase S Cabriolet, el nuevo C Coupé y las versiones AMG de este deportivo. Y comenzando por el final, tenemos que hablar de un modelo dotado de un propulsor V8 Biturbo con dos niveles de potencia. Por un lado los 63 con 476 caballos y por otro los 63 S con 510. Ni que decir tiene que las prestaciones de ambos modelos son fabulosas y que las características técnicas de estas versiones tan deportivas están a la altura. Es el caso del autoblocante mecánico del eje trasero, con control electrónico en la versión S. O de un potente equipo de frenos con discos perforados, la dirección activa, la suspensión regulable... La aceleración de

0 a 100 km/h de estas dos máquinas devorakilómetros es de 4,0 y 3,9 segundos respectivamente.

Pero si la velocidad o las prestaciones no son prioritarias, también se presenta un Clase C Coupé con cuatro motores de gasolina de 156, 184, 211 y 245 caballos

▶ El C Coupé llega a los concesionarios en diciembre con 4 motores de gasolina y dos diésel. Su tren de rodaje es 15 milímetros más bajo que el de la berlina.



▶ El Mercedes Clase S Cabriolet es un elegante descapotable con techo de lona y más de 5 metros de largo.

de potencia. Y dos diésel con potencias de 170 y 240 caballos. Respecto al anterior, el nuevo C Coupé ha crecido 95 milímetros en longitud,

80 milímetros en la distancia entre ejes y 40 milímetros en anchura. Ganancias que repercuten en un interior más holgado y mayor maletero.



HYUNDAI I20 N SPORT

Además del nuevo modelo conceptual de Hyundai Motor que hará su aparición en exclusiva en la serie de videojuegos 'Gran Turismo' para la consola PlayStation de Sony, Hyundai presentará en Alemania su nueva submarca N con varios modelos entre los que destaca este i20 N Sport de 115 CV.



JAGUAR F-PACE

Semejante 'crossover' hereda el ADN de los nuevos Jaguar XE y XF. Ofrecerá a sus propietarios tecnologías como la construcción en aluminio, eficientes propulsores Ingenium, sistemas de tracción total desarrollados por Land Rover... El Jaguar F-Pace llega a los concesionarios a finales de este mismo año.



INFINITI Q30

El primer compacto de Infiniti compartirá genética con el Mercedes Clase A, pero su diseño será semejante al resto de sus hermanos de gama. Motores eficientes, cambio de doble embrague, versiones de tracción total... Habrá una oferta muy completa y donde se sumará un futuro crossover, el Infiniti QX30.

KIA SPORTAGE

Será la cuarta generación de un todocamino que se ha convertido en todo un superventas. Estrena un diseño más llamativo y con acentos del deportivo Kia Cee'd GT, nuevos sistemas de seguridad activa y también eficientes propulsores GDI y CRDI compartidos con el Hyundai Tucson.



KIA CEE'D

Además de ligeros cambios estéticos por dentro y por fuera –suma un nuevo acabado deportivo GT Line–, los Kia Cee'd estrenarán el propulsor 1.0 ecoTurbo, una mecánica de gasolina con 100 ó 120 CV. En diésel también hay mejoras, además de que ofrece un cambio automático de doble embrague y 7 velocidades.

KIA OPTIMA

Primero llegará el sedán y luego un familiar inspirado en el SportSpace. Su imagen exterior se actualiza y su carrocería es 8,6 kilos más ligera y un 50% más rígida que antes. El motor 1.7 CRDI se actualiza y ahora genera 141 CV y ofrece un cambio DCT de 7 velocidades. Más adelante llegará un híbrido enchufable.





▶ El Talisman Sport Tourer ofrece un maletero de 572 litros ampliables a 1.700 si se abaten los respaldos traseros. El coche puede llevar dirección a las cuatro ruedas.

Renault Talisman Sport Tourer

Llega a **España** en el primer semestre de 2016

Además de la versión berlina del Renault Talisman, de la que ya hemos hablado en numerosas ocasiones, Renault va a llevar al salón alemán la versión Sport Tourer dotada de un gran maletero y un estilo muy atractivo que transmite agilidad y solidez. El nuevo break de Renault cuenta con un maletero de 572 litros (aunque más pequeño que el del sedán) que se pue-

den ampliar a nada menos que 1.700 si se abaten los respaldos traseros. Además, aunque el Sport Tourer mide lo mismo que la berlina, las plazas traseras disponen de 30 mm más de altura.

Los Renault Talisman parten de una plataforma común que comparten entre otros con el nuevo Espace, por eso resulta lógico que también recurran a las mismas tecnologías. Es el

caso del sistema 4Control de dirección a las cuatro ruedas, de la amortiguación pilotada, de sistema Multisense de conducción personalizada o del sistema R-Link2 con navegación y un gran abanico de programas de personalización tanto de la conducción como de la presentación del habitáculo o el cuadro de instrumentos. El Talisman Sport Tourer hereda de la berlina todos los

sistemas de seguridad y también las mecánicas. Así, la versión familiar que sustituye al Laguna Grand Tour podrá moverse gracias a dos motores de gasolina TCE de 150 y 200 caballos y a tres diésel dCi de 110, 130 y 160 caballos. Los de gasolina se combinan exclusivamente con el cambio EDC de doble embrague, mientras que los diésel de 110 será siempre manual, el de 130 podrá llevar ambos y el de 160 será exclusivamente EDC. El Talisman Sport Tourer tendrá cuatro niveles de equipamiento e incluso estará disponible en el sofisticado acabado Initiale París.



NUEVO VOLVO XC90 A NEW BEGINNING

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

VOLVOCARS.ES

LEXUS GS

Ya se pudo ver en Pebble Beach, pero este sedán de 4,85 metros de largo llega a Europa con nueva imagen, faros full LED, nuevos equipamientos y también motores. Y es que estrena la versión 200t, que con cuatro cilindros y turbo genera 240 CV. No faltarán las versiones híbridas 300h y 450h.



MAZDA KOERU CONCEPT

'Más allá'. Eso es lo que significa Koeru en japonés y es hacia donde Mazda va con este crossover con aires deportivos y tecnología Skyactiv, que derivaría del Mazda6. Todavía es un prototipo, pero podría materializarse en un par de años y plantar cara a los BMW X4 y Mercedes GLC Coupé.

MINI CLUBMAN

Toma la base de los nuevos Mini, pero se estira hasta los 4,25 metros, lo que procura un espacio interior superior y un maletero con 360 litros de capacidad. Mantiene el característico portón trasero, mientras que en los laterales aparecen cuatro puertas 'de verdad' para el Mini más funcional de la historia.





▲ Con 308 caballos para empezar, el Racing Cup se convierte en lo más radical de la marca.



Peugeot 308 Racing Cup Con 308 caballos, listo para correr en circuito

Desarrollado por Peugeot Sport, el 308 Racing Cup equipa un bloque 1.6 THP con una potencia inicial de 308 caballos, es decir 38 más que la que hasta ahora era la versión más radical de la marca del león, el 308 GTi by Peugeot Sport. Para poder utilizar ruedas más grandes, el Peugeot 308 Racing Cup cuenta con pasos ensanchados que le proporcionan dimensiones atléticas, especialmente en la cota de anchura, ampliada hasta los 1.910 mm (106 mm más que el 308 GTi by Peugeot Sport). Y el alerón, desti-

nado a aumentar el apoyo de la parte trasera del coche, está directamente inspirado en el reglamento del WTCC. El coche pesa entre 1.000 y 1.050 kilos y estará listo a finales de año para clientes de todo el mundo.



Peugeot Fractal Un coupé eléctrico inspirado por el sonido

Peugeot estrenó el i-Cockpit en su 208 hace tres años y ahora con el concept Fractal lleva aún más lejos las sensaciones que se experimentan al volante. Con la instrumentación elevada activaba la vista; el tacto, con el grueso volante y la pantalla táctil, y ahora se estimula también el oído mediante un tratamiento sonoro que enriquece todavía más la experiencia de conducción.

Pero Peugeot va mucho más lejos y ha convertido el Fractal en un laboratorio de ideas que explora, por ejemplo, nuevos procesos de fabricación y desarrollo. Como la impresión 3D, que supone más del 80 por ciento de la superficie del habitáculo. Superficies anecoicas, sin ecos o

ruidos parásitos, inspiradas en los auditorios y estudios de grabación que, unido a un sistema acústico 9.1.2, permiten estimular el sentido del oído. Por ejemplo, en el caso de un trayecto guiado por el navegador, la voz que dicta las ordenes comienza localizada a cierta distancia y a medida que el vehículo avanza, la fuente se acerca al puesto de conducción desplazándose hacia el lado del cruce que hay que tomar.

Además, en primicia mundial, el Fractal integra en los respaldos de cada asiento una caja de infra-bajos conectada a dos vías que permite vivir una nueva experiencia sensorial ya que dichos bajos llegan al oído interno del



▲ Peugeot ha llegado a un acuerdo con Samsung para controlar mucha de la tecnología del Fractal con un reloj Gear S.



▲ Además de ser eléctrico, tracción total y tener 204 caballos, el Fractal cuenta con un sistema de audio 9.1, primicia mundial.

oyente a través de su propio organismo.

El coupé eléctrico de la marca francesa cuenta con dos motores eléctricos, uno en cada eje, con una potencia conjunta de 204 caballos. Es-

ta disposición le convierte en un tracción total, y la batería de iones de litio y 40 kW/h, situada en el túnel central, le otorga una generosa autonomía de 450 kilómetros en ciclo mixto.

Además, una suspensión con amortiguación neumática permiten variar la altura libre al suelo entre 7 y 11 centímetros en función de si se circula por autopista o por ciudad con sus accidentadas

entradas de garaje o sus prominentes badenes.

Gracias a un peso no superior a los 1.000 kilos, el Fractal acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos y cubre los 1.000 metros en 28,8 segundos.



▲ El Fractal mide 3,81 metros de longitud y destaca por ofrecer un tratamiento sonoro inédito en el mundo del automóvil.



NISSAN NAVARA

Semejante pick-up se fabricará en la factoría de Barcelona y contará con tres tipos de carrocería. La Doble Cabina estrena suspensión trasera, más confortable para sus ocupantes. Nuevo es su motor 2.3 dCi con 160 y 190 CV, que puede tener cambio automático de 7 marchas. Estrena sistemas de seguridad.



RENAULT MÉGANE

Será una nueva generación que nace de cero y estrena detalles estéticos y tecnologías vistos en los nuevos Space y Talisman. Ganará amplitud, conectividad y seguridad, además de que estrenará eficientes propulsores TCE y dCi que le permitirán seguir siendo todo un referente en su segmento.

SKODA SUPERB GREENLINE

Para firmar un consumo de 3,7l/100 km y una autonomía de 1.780 kilómetros con sólo 66 litros, Skoda ha trabajado duro en su Superb. Por ello su propulsor 1.6 TDI de 120 CV recibe nueva electrónica, su cambio manual de 6 marchas estrena desarrollos, mientras que la aerodinámica es específica.



SMART FORTWO CABRIO

Este 'pequeñajo' de 2,69 metros de largo estrena una capota de lona –disponible en tres colores– eléctrica, que permite disfrutar a cielo abierto en 12 segundos. Las barras laterales se siguen quitando a mano y guardando en el maletero. Llega en febrero con motores de gasolina de 71 y 90 CV.



SUZUKI BALENO

El modelo definitivo deriva del concept iK-2 que vimos en Ginebra. Rondará los cuatro metros de largo –17 centímetros más que el Swift– y sólo se venderá con cinco puertas, que dan acceso a un espacioso interior. Estrena un motor de gasolina con un litro de cilindrada y sobrealimentado, que se denomina Boosterjet.

TOYOTA LAND CRUISER 200

Este todoterreno acaricia los cinco metros de largo y se mueve gracias a dos motores V8 –gasolina ó diésel– que se actualizan. Estrena sistemas de seguridad activa, faros delanteros full LED, una pantalla interior de 9 pulgadas... En su equipamiento no falta reductora, suspensión adaptativa...



cuatro ruedas

A FONDO RENAULT ESPACE ZEN ENERGY 1.6 DCI 160 CV EDC 7P



EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:

120 GR/KM

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:

NO PAGA

PRECIO **36.350 €**

EMISIONES DE CO₂

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Confort total. Sistema 4Control muy eficaz. Posibilidad de personalización interior. Consumo. Modularidad de los asientos. Precio competitivo.

EN CONTRA

- Capacidad del maletero muy justa con 7 plazas. Mando del portón automático poco cuidado. Cambio automático en modo Sport.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Una nueva dimensión

Por mucho que digan, el nuevo Espace de Renault tiene mucho de monovolumen y poco de todocamino. Pero no es un monovolumen al uso ya que a nivel estético la marca francesa le ha dado un aire especial con una altura más bien baja en relación a su longitud, que le sitúa en la órbita de un Ford S-Max, su verdadero rival.

Andrés Mas || amas@motor16.com
Fotografías || Alvaro García Martins

Ya lo dijo Mark Zuckerberg, creador de Facebook: «El mayor riesgo es no correr ningún riesgo. En un mundo que cambia muy rápido, la única estrategia que garantiza fallar es no correr riesgos». Claro que lo dijo tras acumular una fortuna de más de 34.000 millones de dólares con su «caralibro», así cualquiera. En todo caso y diga lo que diga Zuckerberg, es un hecho demostrado que el que no arriesga, no gana. Y parece que Renault tuvo claro esta máxima desde el principio con su nuevo Espace. Un monovolumen que se desmarca de la

competencia imitando algunas ideas de un modelo tan desobediente a las modas como en su momento fue el Mercedes Clase R. Pero también aportando un buen puñado de innovaciones que lo convierten en un poderoso monovolumen con personalidad, carácter, practicidad y muchísima conectividad con el mundo exterior. Una reinención del concepto monoespacio que planta cara a sus rivales más directos no solo con diseño, si no también con tecnología para dar y tomar.

El nuevo Espace es 63 mm más bajo que el modelo al que sustituye y sin embargo su distancia libre al suelo ha crecido

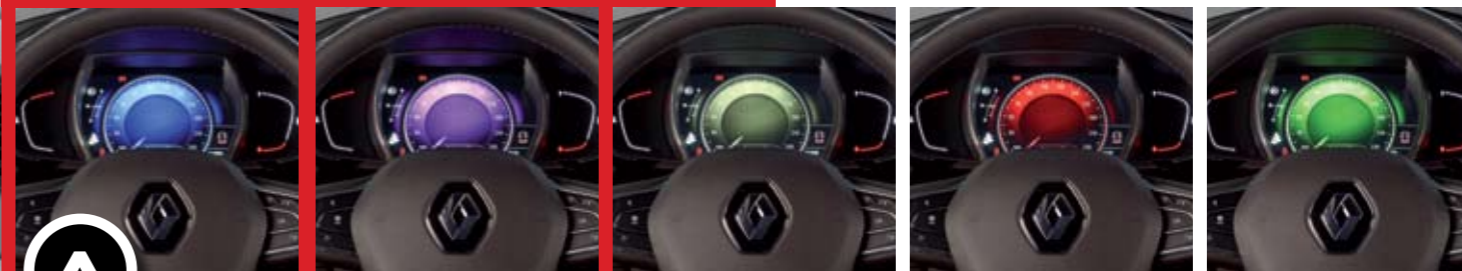
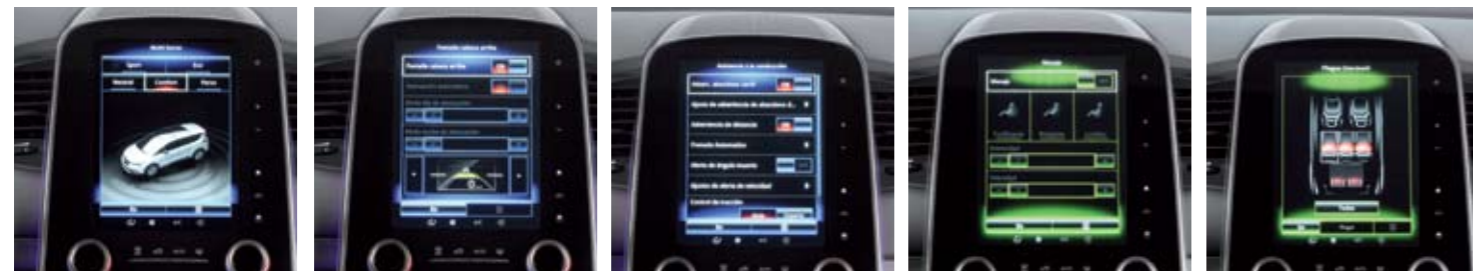
40 mm hasta los 160 mm. Con ello se consigue cierto aire de todocamino pero a su vez una carrocería más bien baja que rompe con el típico monovolumen al uso y se acerca de forma hábilmente programada a su rival más directo el Ford S-Max.

Tiene una pizca de todocamino, pero en la lista de opciones del nuevo Espace no aparece por ningún lado la tracción total que sí está disponible en cualquiera de sus rivales. Y es que ni está ni se la espera ya que los ingenieros de la marca francesa la dejan para un futuro todocamino, más grande que el Koleos, que llegará el año que viene. Eventualmente y como dicen los ingenieros del Espa-

ce, unos buenos neumáticos de invierno pueden suplir a la tracción total si se conduce a menudo por zonas montañosas camino de una estación de esquí. Sin embargo la gran apuesta de Renault en su Espace no tiene posible apañeo alternativo ya que es el sistema 4Control de dirección a las cuatro ruedas, un sistema que el Laguna, estrenó los primeros meses de 2008 y que convierte al monovolumen de Renault en un modelo único, lógicamente siempre que se paguen los 2.800 euros de la opción, un paquete que no resulta tan caro como parece si tenemos en cuenta que, además del sistema 4Control, incluye la suspensión regulable y las llantas de 19 pulgadas. Nuestra unidad de pruebas llevaba 4Control y, aprovechando que



▲▲ Los faros Full LED son de serie en el acabado Zen. Pero el sistema 4Control cuesta 2.800 euros aunque incluye también suspensión regulable.



▲► Pudiéndose accionar desde la pantalla de R-Link 2 o desde el maletero. Con un simple toque, el sistema One-Touch hace desaparecer los asientos en una coreografía imponente: uno por uno o todos juntos, los asientos de las dos últimas filas se abaten y desaparecen bajo el suelo. De serie, kit de reparación.



◀ El Espace es el más ligero de entre sus rivales, si por rivales entendemos a modelos como el Ford S-Max o el Seat Alhambra. Tiene cierto aire de todocamino pero ni lleva ni llevará tracción total. Sí ofrece el sistema 4Control de 4 ruedas directrices.



MULTISENSE

EL AMBIENTE DEL INTERIOR SE PUEDE MODIFICAR EN BASE A CINCO COLORES INCLUIDOS EN EL SISTEMA MULTISENSE DE SERIE. 4 MODOS PROGRAMADOS Y DENTRO DEL MISMO SISTEMA MULTISENSE, SE TIENE ACCESO A CUATRO MODOS: ECO, CONFORT, NEUTRO Y SPORT, ADEMÁS DE UN MODO PERSO CONFIGURABLE.



▲ Con el sistema 4Control que incluye dirección a las 4 ruedas y suspensión regulable, el Espace se mueve con mucha soltura en carreteras viradas.



▲▲▲ Los asientos individuales de la fila central se desplazan longitudinalmente para dejar más espacio para equipaje o pasaje. El acceso a la 3ª fila es bueno.



▲ La palanca de diseño controla un cambio EDC de doble embrague suave pero que no hace muy buenas migas con el modo Sport.

el precio del coche es realmente competitivo, aconsejamos este plus sin dudarlo un momento ya que el cambio en el ángulo de giro de las ruedas traseras te permite manejar semejante «trailer» casi como si se condujera un modelo compacto. De hecho, el nuevo Espace da media vuelta en 11,1 metros, casi como un Clio que utiliza 10,8 metros. En carreteras ratonearas el sistema requiere incluso cierto periodo de adaptación ya que el Espace gira más de lo esperado. Sin embargo cuando se le coge el aire uno casi se ol-

vida de que lleva tantos metros de coche detrás porque al sistema 4Control se le une una suspensión regulable que en modo Sport endurece el tarado y soporta mejor una conducción más fluida, convirtiendo al nuevo Espace en el monovolumen más ágil de su clase. Tirón de orejas sin embargo a un cambio automático de doble embrague que empaña un funcionamiento suave, rápido y eficaz con la ausencia de levas en el volante y con una respuesta en el modo Sport del sistema Multi-Sense, que no acompaña a una direc-

ción que se vuelve más firme, a un sistema 4Control que actúa a su máximo porcentaje, a un pedal de acelerador mucho más sensible, a una suspensión que busca la máxima estabilidad y a un sonido simulado más deportivo. Así, si el conductor decide negociar una determinada curva en 3ª, es posible que en pleno apoyo el cambio decida engranar 4ª sin que se haya llegado al límite de revoluciones. Eso sí, en reducción y si ésta se realiza de forma manual, la caja memoriza la marcha que se ha solicitado y cuando las revolu-

ciones lo permiten, la engrana. El motor diésel biturbo es una delicia. Empuja con ganas cuando quieres o necesitas que lo haga y admite también una conducción tranquila, siempre sin una mala vibración o un sonido desagradable. Los 160 caballos mueven con solvencia un conjunto muy ligero que pesa 250 kilogramos menos que el Espace anterior, 64 kilogramos menos que un S-Max de motor equivalente y 183 kilogramos menos que el nuevo Seat Alhambra. Para ello recurre por ejemplo a puertas de alu-

minio y capó y portón trasero de fibra. Por eso también hay que destacar de esta versión su extraordinaria relación prestaciones-consumos ya que se conforma con una media de alrededor de 7 l/100 km en la mayoría de los escenarios, ya sea en ciudad o en carretera, autovía o autopista. El interior del Espace no es de los más amplios del segmento aunque cinco adultos y dos niños tengan espacio suficiente para que no se oiga más veces de lo normal esa frase cansina de ¿queda mucho?. El monovo-

lumen francés es además muy versátil a pesar de que con las 7 plazas ocupadas el maletero admite solo tres maletas tipo «trolley». Pero está preparado para recibir, con un despliegue hasta ahora desconocido en una marca generalista a los clientes más sofisticados y exigentes cuando toca hablar de conectividad, personalización o tecnología de vanguardia. El corazón de todo ello es el R-Link 2 que controla el sistema Multi-Sense y el resto de sistemas mediante una pantalla capacitiva de 8,7 pulgadas que es

como si lleváramos empotrado en el salpicadero un i-Pad. Una tablet que gracias al sistema Multi-Sense permite a los pasajeros desde cambiar el color de la luz ambiente hasta modificar la sonoridad del motor, pasando por el plegado a distancia de los asientos, los cambios en la dureza de la amortiguación y un larguísimo etcétera que asusta... Bueno en realidad lo que asusta es la aparente complejidad del sistema y pensar en pasar semanas estudiando y entrenando su uso. Sin embargo es más intuitivo de lo que pare-

ce y enseguida se acostumbra uno a manejarlo. El equipamiento del Espace dCi 160 Twin Turbo EDC en acabado Zen es muy completo con elementos de serie tan interesantes como el techo panorámico, los faros Full LED, el sistema Multi-Sense, el R-Link 2 con pantalla táctil y navegador, el acceso y arranque manos libres, el aviso de ángulos muertos o la alerta de distancia de seguridad. Y el precio final de 36.350 euros para esta versión de 7 plazas, es sin duda muy competitivo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 DCI 160
Disposición	Del. Transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera	80,0 x 79,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por conducto común, doble turbo e intercooler.
Compresión	-
Potencia máxima/rpm	160/4.000
Par máximo/rpm	38,8/1.750

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Aut. de 6 vel.
Caja de cambios	

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-

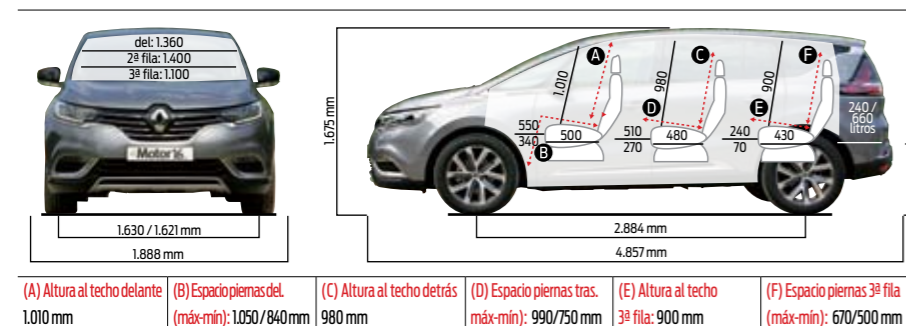
DIRECCIÓN Y FRENO	De cremallera con asistencia eléctrica
Sistema	2,8
Vueltas de volante (entre topes)	11,9 (11,1 con 4control)
Diámetro de giro (m)	Discos vent. (320)/Discos (290)
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	

SUSPENSIÓN	
Delantera	De tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión regulable opcional.
Trasera	Ruedas tiradas, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión regulable opcional.

RUEDAS	
Neumáticos	235/60 R18
Llantas, aleación	7,5j x 18

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.660
Capacidad del depósito (l)	58
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,38

MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueeltas	x		
Pantalla táctil de 8,7 pulgadas	x		
Ayuda al aparcamiento	x		
Ordenador de viaje	x		
Regulador velocidad	x		
Asiento del conductor eléctrico	x		
Sistema de navegación	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x		
Volante regulable altura/profund.	x		
Freno de estacionamiento eléctrico	x		
3 asientos individuales posteriores	x		
Arranque sin llave	x		
Asientos 2ª fila desplazables	x		
Climatizador automático bizona	x		
Techo panorámico fijo	x		
Llantas de aleación	x		
Faros Full LED	x		
Retrovisores abatibles eléctricamente	x		
Sensor lluvia y luces	x		

SEGURIDAD			
Airbag conductor/acompañante	x		
Airbag rodilla		x	
Airbag laterales	x		
Airbag de cortina	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Rueda de repuesto			x
Sensor presión de neumáticos	x		
Aviso de ángulo muerto	x		

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS SIN IVA)

Pack Multisense 4Control (obliga a las llantas de 19 pulgadas) e incluye 4 ruedas directrices y amortiguación pilotada: 2.800. Pack Vision System (Reconocimiento de señales, alerta por cambio involuntario de carril y cambio de cortas a largas de forma automática): 600. Pintura (salvo Blanco Glaciar que no lleva cargo): 700. Rueda de repuesto de emergencia: 150.



BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	202 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
1.000 m salida parada	33,0
De 0 a 100 km/h	11,6
Recorriendo (metros)	188

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	32,5
De 80 a 120 km/h en D	8,6

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km	98
--------------------------------------	----

RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv	10,38
-------------------------------------	-------

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
-----------------	----------	----------

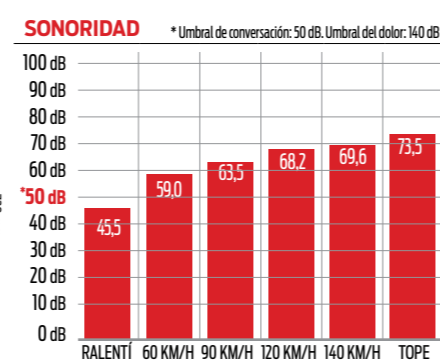
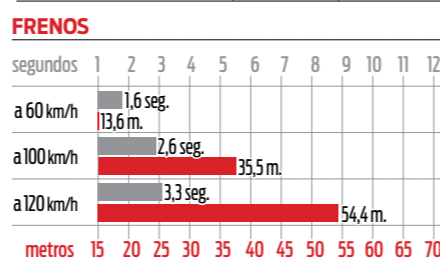
EN CIUDAD	6,8	16,1
A 22,0 km/h de promedio		
EN CARRETERA	4,9	20,4
A 90 km/h de cruceo	8,5	11,8
En conducción rápida		

EN AUTOPISTA	6,6	18,2
A 120 km/h de cruceo	7,2	14,5
A 140 km/h de cruceo		

CONSUMO MEDIO PONDERADO	6,2	17,5
Litros/100 km		

AUTONOMÍA MEDIA	885
Kilómetros recorridos	

CONSUMOS OFICIALES	5,1	19,6
Ciclo urbano	4,4	22,7
Ciclo extraurbano	4,7	21,3
Ciclo mixto		



EN COMPARACIÓN CON...



	RENAULT ESPACE ENERGY 160 EDC	FORD S-MAX TDCI 150 POWERSHIFT	SEAT ALHAMBRA TDI 150 DSG	VW SHARAN 2.0 TDI 150 DSG
PRECIO (en euros)	36.350	38.000	41.201	42.080
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,7	5,4	5,2	5,2
0 A 100 KM/H (en segundos)	9,9	10,8	10,3	10,3
MALETERO 7 PLA (capacidad en litros)	240	285	300	300

NUESTRAS CONCLUSIONES

Es el más largo de sus rivales pero ofrece menos maletero que ellos cuando se ocupan las 7 plazas. El Espace es el más potente, el que gasta menos y el que ofrece mejores prestaciones. También pesa bastante menos y gira mejor cuando lleva el sistema 4Control opcional. Renault ha apostado por este sistema frente a la tracción total no disponible en el francés y que sí pueden llevar sus rivales.

Es el rival más directo y duro del Espace por filosofía y por su baja altura para ser un monovolumen. El S-Max acaba de recibir una actualización que lo ha convertido en un modelo mucho más recomendable. Así, se pone al día con nuevos sistemas de seguridad, motores más eficientes y nuevos sistemas como el de tracción total. Calidad y mucha flexibilidad en su interior son una constante.

También ha recibido hace pocas semanas una puesta al día que se agradece. Y su conocido motor TDI asociado a un cambio de doble embrague DSG son garantía de agrado y eficacia, aunque el Espace se imponga en consumos y prestaciones. Pero aquí el peso juega en contra del Alhambra con 183 kilogramos más que el francés. Eso sí, el Seat ofrece más maletero.

El Sharan recién renovado es un clon del modelo español con el que comparte chasis, motor y cambio. Sin embargo, la tracción total en este Volkswagen sólo cuesta 800 euros, una opción interesantísima para todo aquel amante de los deportes de invierno. Sin embargo, el Sharan es el más caro del cuarteto sin que la diferencia se justifique por el equipamiento.

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

4CONTROL Exclusivo en su segmento

Por 2.800 euros, el Espace puede montar el sistema 4Control asociado a la amortiguación pilotada. El primero, que permite que giren las cuatro ruedas para facilitar las maniobras y mejorar la estabilidad, está permanentemente activo. Y por debajo de 50 km/h en modo confort, de 60 km/h en modo neutro y de 70 en modo sport, las ruedas traseras giran en dirección opuesta a las delanteras un máximo de 3,5 grados. Mientras que por encima de esa velocidad las traseras giran en el mismo sentido que las delanteras un máximo de 1,5 grados. El resultado es magnífico.

Si quieres saber más sobre Renault Espace, entra en m16.in/2127

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 9.088 euros. 48 plazos de 756 euros. El precio final aplazado es de 45.369 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,74 euros/km. Coste por km total: 1,59 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 331,76 euros/año. Seguro a todo riesgo: 538,26 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
RENAULT
Fabricante/ Importador: Renault España Comercial. Avda de Burgos, 89. 28050. Madrid. Teléfono: 900 100 500

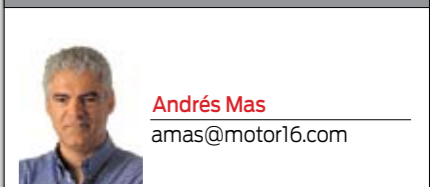
RED DE POSVENTA
1.190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.renault.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 42.500 EUROS

EN DIRECTO



Admiro mucho lo que arriesgan las marcas sin saber, por muchas encuestas y previsiones que dicen que hacen, la respuesta del público a un diseño que se sale del sota, caballo y rey habituales. Renault es especialista en esto de romper las reglas en cuanto a estética y a veces también en cuanto a tecnología. Aunque una cosa estaba clara, un nuevo Espace heredando las características habituales de monovolumen al uso, no tenía mucho futuro. Por eso bienvenido sea un coche diferente con tecnologías diferentes. Como la dirección a las cuatro ruedas 4Control, en vez de inclinarse por la tracción 4WD (unos buenos neumáticos de invierno y arreglado, dicen en la marca). Y no es un mal plan. El nuevo Espace es una buena estrategia, con cosas por pulir, pero todo un cochazo.



Se mire como se mire, 'carrazo'

Dicen que a la tercera va la vencida, y esta ya es la tercera generación del Superb. Si sus antecesores eran recomendables dentro del segmento de las berlinas medias por su sobresaliente amplitud y óptima relación precio/producto, la última entrega sigue por idénticos derroteros al ofrecer unas plazas traseras magníficas, un maletero de récord, mucha funcionalidad y un precio contenido en comparación con sus rivales. Pero, además, presenta un diseño más depurado en todos los sentidos, progresa en términos de calidad, confort o agrado de uso, y ofrece tecnologías al más alto nivel. Con el motor diésel TDI de 150 CV, el cambio DSG y el exclusivo equipamiento Laurin & Klement el conjunto es muy apetecible.

PRECIO **39.510 €**EMISIONES DE CO₂

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Amplitud de interior y maletero. Carrocería muy práctica. Agrado general de uso. Prestaciones y consumo. Equipo de serie y variedad de opciones. Calidad.

EN CONTRA



Sonido del motor desde fuera al ralentí. Reacciones del cambio algo bruscas en frío. Túnel de transmisión voluminoso. Neumáticos en L&K excesivos.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



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

No hemos pasado tantas horas en el nuevo Superb como el director de La Vuelta o el del pasado Tour de Francia —a muchos les sonará la estampa de la berlina checa, precisamente de color rojo, siguiendo a los ciclistas—, pero sí las suficientes para verificar que cuando Skoda hablaba del inicio de una nueva era no se trataba de una frase hecha, sino de algo tangible. Desde que la firma pertenece a Volkswagen sus productos han progresado mucho, ganándose una merecida fama de practi-

cidad, economía y robustez, al tiempo que se beneficiaban de gran parte de las tecnologías del 'banco de órganos' del consorcio alemán. Pero, como reconocían en la propia Skoda, faltaba algo para cerrar el círculo: una imagen más moderna y personal. Hace seis años, durante una cena con Walter de Silva, máximo responsable de Diseño del grupo Volkswagen, nos confesaba que su gran reto era dar otro aire a la gama checa. Con el tercer Octavia, presentado a finales de 2012, vimos los primeros frutos, pero este nuevo Superb, buque insignia del fabricante, expo-

ne más claramente por dónde quiere ir la marca.

No entraremos en valorar la estética, porque es un capítulo muy personal y para eso están las fotos, pero al Superb III no se le puede negar empaque —mide 486 centímetros de largo por 186 de ancho, cuando las cotas de todo un BMW Serie 5 son, respectivamente, 491 por 186— y presenta una carrocería mejor 'trabajada' que las de sus antecesores, como demuestra su aerodinámica, que en la versión probada presume de un Cx ligeramente superior al 0,27.

Frente al Superb II, el nue-

vo modelo pierde el sistema TwinDoor de acceso al maletero —permitía que se abriera como portón o como tapa pequeña—, pues se opta ahora por un portón convencional, menos complicado y que garantiza la máxima practicidad. Lo mejor de todo es que al alzarlo se abre ante nosotros un área de carga inmenso, con 625 litros que podemos ampliar a 1.760 si abatimos por completo el respaldo trasero divisible en secciones asimétricas. En eso, nuestro protagonista no tiene rival, porque con dos plazas en uso la 'bodega' de equipaje mi-

de 207 centímetros de largo por 101 de ancho. Pero llama la atención que los gatillos que sueltan y tumban los respaldos se paguen aparte —85 euros—, y la práctica opción 'carga larga', que permite abatir el respaldo del pasajero delantero, no se ofrece para el acabado L&K. En los otros tres niveles disponibles con el motor 2.0 TDI 150 —Active, Ambition y Style— sí, y por otros 85 euros.

Esa es una de las peculiaridades del nuevo Superb: ofrece mucho equipamiento, y en general la dotación de serie es completa, pero deja al usuario

la responsabilidad principal de personalizar su coche mediante una extensísima lista de opciones —con precios bastante razonables— que recuerda las de modelos 'premium'. Aunque si queremos dejar boquiabierto al vecino —debemos contar que el nuevo Superb causa sensación y una especie de 'incredulidad' allá por donde pasábamos— lo mejor será inclinarse por el nivel Laurin & Klement analizado, que frente al ya lujoso Style añade llantas de 18 pulgadas, cristales oscurecidos, tapicería de cuero, inserciones interiores en Negro

Piano, iluminación ambiental más cuidada, alfombrillas gruesas, navegador, pantalla de 8 pulgadas —de 5 o de 6,5 en el resto—, equipo de sonido Canton, sistema de telefonía bluetooth con WLAN, reglaje de chasis con varios programas de conducción, techo solar eléctrico, apertura y cierre del maletero eléctricos con función 'sin manos' —el portón se levanta al pasar el pie bajo el paragolpes—, redes de sujeción de carga, luz-linterna en el maletero, cortina parasol trasera... Entre la talla del coche y semejante dotación, los

39.510 euros de la factura parecen más que justificados. Y no digamos los 34.370 que cuesta tras aplicar el generoso descuento comercial de 5.140 euros, rebaja que se aplica a los otros acabados, de modo que el Superb 2.0 TDI 150 DSG con acabado Active se queda en 25.855 euros; y el Ambition, que parece la alternativa más lógica, ronda los 26.800.

Pero la nueva berlina grande de la casa checa no es sólo un gran maletero y un generoso equipamiento. Nada más entrar al coche quedaremos gratamente impresionados, pues



◀ Maletero soberbio, y con buen acceso gracias al portón. Debajo va la rueda 215/55 R16 de repuesto. Una de las luces de la zona de carga es una linterna, que se fija junto al gatillo que abate los respaldos.

▶ Excepto en el acabado básico Active, todos los Superb equipan sendos paraguas en las puertas delanteras. En cuanto a amplitud, las plazas traseras merecen un 10.



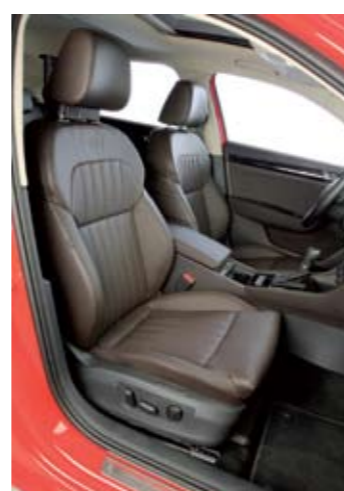
CALZADO GENEROSO EL NIVEL L&K IMPLICA UNOS 235/45 R18, ALGO EXCESIVOS PARA EL MOTOR DE 150 CV. Y NO DIGAMOS LOS 235/40 R19 OPCIONALES DE NUESTRA UNIDAD. LOS 215/55 R17 DE STYLE Y AMBITION YA CUMPLEN CON DOTACIÓN EXTRA EL ACABADO SUPERIOR INCLUYE TAPICERÍA DE PIEL, NAVEGADOR Y AUDIO CANTON



◀ De serie trae climatizador de dos zonas, pero por 250 euros se puede pedir el de tres. Otra opción útil es el enchufe de 230V y la toma USB trasera: 140 euros.



▶▶ La pantalla multifunción de 8 pulgadas permite consultar el navegador, analizar nuestra 'conducción ecológica' o personalizar el chasis. Y en el display central de la instrumentación se activan o desactivan los asistentes, que entre los de serie y los opcionales pueden ser muchos.



▲ El cambio DSG supone un coste extra de 2.290 euros frente al manual. Incluye levas en el volante.

hay sensación de calidad y refinamiento en un interior nada recargado y donde priman el orden o la funcionalidad: muchos huecos para colocar cosas, mandos a mano, correcta visibilidad... Materiales y ajustes están a buen nivel, y aunque dista del acabado de un Audi A4 y se queda ligeramente por debajo del exhibido por el VW Passat, a la terminación del Superb debemos darle un notable alto. Y en esta versión L&K, más exclusiva, un sobresaliente.

Contribuye a optimizar nuestra percepción la impresionante amplitud, pues si el modelo an-

terior ya era habitable, el nuevo incrementa la cota de anchura casi cuatro centímetros, y le hemos medido 138 en la segunda fila –137,5 tiene el Serie 5 antes citado– al nivel de las caderas. Altura hay de sobra, y no digamos espacio para las piernas en la zona posterior, donde disfrutaremos de un hueco digno de una berlina de lujo en versión alargada. Con un conductor de 1,75 al volante, en la plaza trasera correspondiente quedan 83 centímetros de distancia entre respaldos, cuando al Audi A8L le medimos 85. El túnel central de transmisión

–Skoda también ofrece variantes 4x4 del Superb– es un poco voluminoso, pero detrás hay tanto espacio que apenas incordia al hipotético quinto ocupante, que viajará muy cómodo también.

Además, el coche está bien insonorizado–el motor se deja oír con cierta claridad en frío, pero sólo desde fuera– y filtra las irregularidades del firme, aunque en el modo Sport la amortiguación se endurece y transmite más los defectos del asfalto. Sobre todo con los 235/40 R19 opcionales montados en la unidad de prueba,

excesivos a nuestro juicio, pues ya los 235/45 R18 de serie en el acabado L&K se nos antojan exagerados cuando bajo el capó hay un motor de 150 CV. Si hablásemos del 2.0 TDI de 190 CV –2.000 euros de sobrecoste– justificaríamos más tanta goma por las mejores prestaciones de esa versión.

Y más que el confort en sí, lo que convence es el equilibrio entre comodidad y comportamiento, que se traduce en agrado. Puede que haya berlinas más eficaces al límite desde un punto de vista deportivo, pero el Superb frena bien –es



▲ El tren de rodaje adaptativo DCC incluye selector de estilo de conducción, que permite elegir entre cinco modos que ajustan suspensión, dirección, leyes del cambio... El comportamiento es muy bueno.

otra de las ventajas de la ligereza–, tiene una dirección precisa y presenta un buen aplomo pese a que los tarados de suspensión –en modo Normal, por ejemplo– tienden a suaves.

Un chasis a la altura de lo requerido por un motor 2.0 TDI de 150 CV y generoso par –34,7 mkg de 1.750 a 3.000 rpm– que se combina con un cambio automático –tiene modo manual secuencial y levas en el volante– de seis marchas al que debemos alabar por su inmediatez, pero no tanto por suavidad, pues en frío se notan algunos tirones. En modo

Eco adopta la función 'circulación a vela' –pone el motor al ralentí cuando dejamos de acelerar en plena marcha–, lo que ayuda a bajar aún más el gasto real, que en nuestro test por recorrido mixto fue de sólo 6,2 l/100 km. Un valor contenido para una berlina tan grande y cuyas prestaciones, sin ser de 'GTI', satisfarán a casi todos, pues le hemos medido 9,5 segundos para acelerar hasta 100 km/h –bien es cierto que anuncia 8,9– y 7,5 para recuperar de 80 a 120 km/h, lo que garantiza adelantamientos rápidos y seguros.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP **ACTIVE** con tecnología

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI CR 150
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	16,2 a 1
Potencia máxima CV/rpm	150/3.500-4.000
Par máximo/rpm	34,7/1.750-3.000

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut./Man., 6 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,09
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	14,66
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	24,78
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	36,85
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	48,37
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	59,29
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

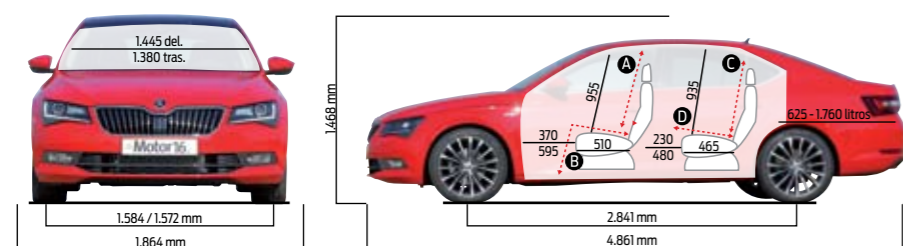
DIRECCIÓN Y FRENOS	Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75	
Diámetro de giro (m)	11,1	
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 312 mm / Discos 300 mm	

SUSPENSIÓN	Delantera:	Trasera:
Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora		Independiente, de paralelogramo independiente, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	Neumáticos	235/45 R18
Llantas, aleación	8,0J x 18"	

PESOS Y CAPACIDADES	En orden de marcha (kg)	1.500
Capacidad del depósito (l)	66	
Coefficiente aerodinámico Cx	0,276	
Mantenimiento (km)	30.000 ó 2 años	

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
955 mm	1.105 / 880 mm	935 mm	945 / 695 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueeltas	×		
Ordenador de viaje	×		
Regulador velocidad Tempomat	×		
Control por voz	×		
Elevavientos eléctricos del./tras.	×		
Portón eléctrico con 'pedal virtual'	×		
Retrovisores eléctricos y térmicos	×		
Retrovisor interior fotosensible	×		
Volante regulable altura/prof.	×		
Tapicería de cuero	×		
Ajuste eléctrico asientos del.	×		
Asiento posterior partido 60:40	×		
Sensores parking del./tras.	×		
Climatizador automático bizona	×		
Techo solar eléctrico	×		
Navegador y pantalla táctil 8"	×		
Faros bixenón/lavafaros	×		
Faros antiniebla 'corner light'	×		
Sensores de lluvia y oscuridad	×		
SEGURIDAD			
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla conductor	×		
Airbag laterales delanteros	×		
Airbag laterales traseros			×
Airbag de cortina	×		
Rueda de repuesto	×		
Sensor presión de neumáticos	×		
Anclajes Isofix para sillitas	×		

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

Pintura metalizada: 505. Pintura no metalizada (excepto Azul Pacífico): 185. Pintura Especial: 335. Dispositivo de remolque: 830. Limpialuneta trasero: 80. Cámara de marcha atrás: 360. Versión fumador: 30. Park Assist: 315. Light Assist: 270. Detector de fatiga: 40. Front Assist con frenada activa en ciudad y control de crucero activo ACC: 320. Lane Assist: 490. Protección adicional de bajos: 115. Asientos del. calefactados: 235. Asientos del./tras. calefactados: 475. Llantas aleación 8Jx19: 430.

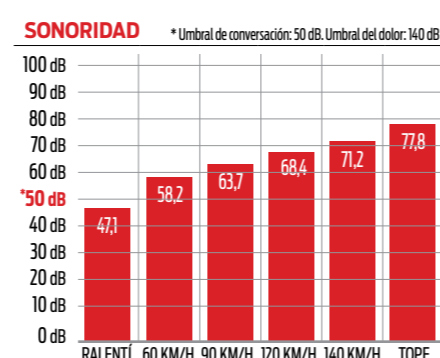
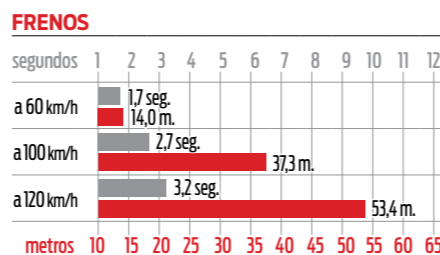


BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	218 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (8,9)
Recorriendo (metros)	161
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
CONSUMOS	
1.000 m desde 40 km/h en D	29,3
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	
	+ 4%
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV	
	10,00

	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,5 km/h de promedio	6,4	15,6
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,6	17,9
En conducción rápida	9,8	10,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,7	14,9
A 140 km/h de crucero	7,4	13,5

CONSUMO MEDIO PONDERADO	litros/100 km	km/litro
	6,2	16,1
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.014	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,3	
Ciclo extraurbano	4,1	
Ciclo mixto	4,5	



EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP **ACTIVE** con tecnología

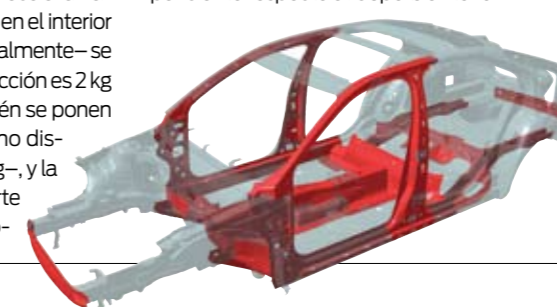
	SKODA SUPERB 2.0 TDI 150 DSG ACTIVE	FORD MONDEO 2.0 TDCI 150 PO. TREND	OPEL INSIGNIA 1.6 CDTI 136 AUT. SELEC.	VW PASSAT 2.0 TDI 150 DSG6 ADVANCE
PRECIO (en euros)	30.660	31.750	33.116	35.330
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,5	4,8	4,9	4,4
ACEL. 0-100 KM/H (en segundos)	8,9	9,9	10,9	8,7
MALETERO (capacidad en litros)	625 - 1.760	550 - 1.446	530 - 1.470	586
NUESTRAS CONCLUSIONES	Tomando versiones básicas como referencia, el Superb ofrece un Active que, con descuento, se queda en 25.855 euros. Poco para un coche de 4,86 metros con motor diésel de 150 CV y caja automática. Y monta de serie nueve airbag, Front Assist, aire acondicionado, control de crucero, pantalla táctil, freno multicollisión o diferencial XDS+. El checo es el más amplio, y el que menos gasta junto con el Passat.	Ford resta 5.600 euros al precio del Mondeo Trend, dejándolo en 26.150 euros, también poco para una berlina de 4,87 metros. Y es casi tan práctico como el Superb por su maletero y su portón, pero las plazas traseras, aunque muy anchas, tienen menos hueco para las piernas. Además, su peso es algo mayor, y eso repercute en el gasto y prestaciones. Su acabado es muy bueno, salvo 'detallitos'.	Si quieres un Insignia automático con motor diésel 2.0 –el nuevo CDTI rinde 170 CV– debes pedir tracción 4x4. Con tracción delantera, la opción diésel automática lleva el 1.6 CDTI de 136 CV –tiene un par de 32,7 mkg a 2.000 rpm–, pero su alto peso va en contra, y es más lento. Bajo gasto, buena amplitud y precio de 28.202 euros en el nivel Selective tras la rebaja de 2.939 euros y los 1.975 euros del PIVE.	Se queda en 34.650 euros gracias a una rebaja de 680 euros acompañada de un regalo: el Pack Advance España, con llantas London de 17", faros antiniebla, faros delanteros LED Basic, navegador con pantalla de 6,5" y display multifunción Premium. Sale más caro, y en versión TDI 150 DSG no se ofrece con el nivel básico Edition, pero es el más ahorrador, presume de acabado y es amplio. Es el único sin portón.

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

PLATAFORMA MQB Una arquitectura inteligente

El nuevo Superb es hasta 75 kilos más liviano que el anterior, ahorro que favorece el dinamismo y modera el gasto. Sólo en el interior –asientos y salpicadero, principalmente– se reducen 22 kilos, y la nueva dirección es 2 kg más ligera. Los motores también se ponen a dieta –el 1.4 TSI de 125 CV, no disponible en España, pierde 12 kg–, y la plataforma MQB, que comparte con el Octavia y con otros mo-

delos del grupo como Audi A3, Seat León o Volkswagen Golf y Passat, quita 23 kilos extra gracias al uso de aceros especiales en un 46 por ciento de la estructura modular, lo que, de paso, incrementa la rigidez torsional un 13 por ciento respecto al Superb anterior.



Si quieres saber más sobre el Skoda Superb. Entra en www.motor16.com

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 9.878 euros. 48 plazos de 822 euros. El precio final aplazado es de 49.313 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste por km total: 0,96 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 330,01 euros/año. Seguro a todo riesgo: 557,12 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
SKODA
Importador: Volkswagen-Audi España, S.A. C/ de la Selva, 22 Pol. Mas Blau II, 08820-El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA
59 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.skoda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 44.235 EUROS

EN DIRECTO



Pedro Martín
pmartin@motor16.com

Puede que el Superb no sea, por volumen de ventas, el coche más importante para Skoda, pese a que sus dos primeras generaciones acumulasen 700.000 unidades desde 2001; pero es su buque insignia y, como tal, el escaparate donde ver la tecnología, el diseño y la calidad que puede ofrecernos la firma checa. Por eso han echado el resto con esta tercera entrega, una de las mejores compras posibles en el segmento de las berlinas medias porque su tamaño extra se traduce en una amplitud soberbia, y eso se acompaña de calidad, agrado, seguridad, equilibrio entre gasto y prestaciones... Además, podemos configurarlo a nuestro gusto, ofrece las últimas tecnologías en seguridad o conectividad, y no es caro. ¿Mejorable? Sí: por 1.100 euros más lo tenemos en Combi.



◀ Los faros Full LED cuestan 2.454 euros, y las llantas de 20 pulgadas otros 1.825. Este motor M50d es el diésel más potente de la actualidad con sus 381 CV.



▲ El cambio Steptronic de 8 marchas tiene función 'Launch Control' y 'navegación a vela', que se activa en modo EcoPro, y entre 50 y 160 km/h. Es un 14% más eficiente que su antecesor.



◀▶ Dependiendo del modo elegido varía también los gráficos de los relojes. Interior de calidad y ahora la quinta plaza es de serie, antes opcional.



El perfecto 'anti M'

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Si al nacer el BMW M1 alguien les hubiera dicho a los ingenieros que en su gama habría un crossover con tracción total y diésel, les hubieran tildado de herejes.

Es cierto que este BMW X6 M50d no es un M puro y duro, sino un M Performance, y que para los clientes fieles a los genes M existe el X6 M de 575 CV y 139.900 euros.

En cualquier caso BMW M GmbH es quien desarrolla su propulsor, con tres turbos -dos pequeños en paralelo y uno más grande en serie- para extraer 381 CV y un par

Aunque por sus entrañas corren genes de la división BMW M GmbH, este poderoso X6 no cumple a rajatabla las bases prefijadas por M. Hablamos de un crossover que tiene tracción total y además, un propulsor diésel con tres turbos, con los que consigue casi volar.

máximo de 75,5 mkg. El 'angelito' se conforma con un consumo medio de 6,6 l/100 km, un 'mechero' comparado con los 11,1 l/100 km que homologa el X6 M.

Pero en realidad hay que hablar de un gasto real de 8,3 l/100 km, pues hay que tener en cuenta que presenta un co-

eficiente aerodinámico de 0,36 y que su peso equivale a dos Mini One. También influyen estas llantas opcionales, con gomas 275/40 R20 delante y 315/35 R20 detrás, que tiran por tierra la economía familiar cuando toca sustituirlos.

Acorde al precio es su interior. Amplio para cuatro y

justo para un quinto, y su calidad no tiene nada que objetar. Tampoco su tecnología, donde a base de opciones con cifras de cuatro dígitos para arriba, puede sumar todo lo que imaginemos.

Su propulsor es una obra maestra que lo mueve como si de un utilitario se tratase, pero con un puesto de conducción elevado. Por su corpulencia, la ciudad no le atrae, pero se alía con el Auto-Start-Stop y un cambio automático con 8 velocidades que hace que nos olvidemos de las levas en su volante.

En carretera abierta es otro

cantar, pues rueda con un aplomo sobrenatural, y entre su peso, su tracción xDrive y sus neumáticos, parece levantar el asfalto. Ahora bien, mejor conectar el limitador para no pecar, pues su motor gira a sólo 1.790 rpm al máximo permitido en autovía, y los alcanza en 7,5 segundos arrancando desde parado gracias a la función Launch Control -de 0 a 100 km/h tarda lo mismo que un Audi Q7 V12 TDI de 500 CV-. Y es que este motor es digno del emblema M, pues

ni siquiera su sonido se asemeja al de un diésel. Las curvas son otro cantar ya que las inercias se notan aún con unas suspensiones adaptativas que varían su forma de trabajar en función del modo elegido -ECO PRO Comfort, Sport y Sport+. Pero en Sport+ nuestro protagonista es capaz de plantar cara a un X6 M, ya que los parámetros de ese modo le permite enlazar curvas y curvas a un ritmo increíble y desde una perspectiva inusual.

▲ Equipa suspensiones activas, tracción total xDrive y esta unidad unas llantas de 20 pulgadas. Aún así, su peso y altura generan inercias que obligan a levantar el pie en las curvas más cerradas. Ahora bien, en las rápidas va sobre raíles.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 TwinPower Turbo
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea
Diámetro x carrera (mm)	84,0 x 90,0
Cilindrada (c.c.)	2.993
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, tres turbos (los dos de menor tamaño, en paralelo) e intercooler
Potencia máxima/rpm	381 CV / 4.000-4.400
Par máximo/rpm	75,5 mkg / 2.000-3.000

TRANSMISIÓN	Total xDrive
Tracción	Total xDrive
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSO	De cremallera con asist. eléctrica variable
Sistema	De cremallera con asist. eléctrica variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	12,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 385 mm/Dis. vent. 345 mm

SUSPENSIÓN	Delantero independiente multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasero	Independiente multibrazo con muelles, amortiguadores, barra estabilizadora y regulación en altura neumática.

RUEDAS	255/50 R19 - 285/45 R19
Neumáticos (del./tras.)	255/50 R19 - 285/45 R19

PESOS Y CAPACIDADES	2.260
En orden de marcha (kg)	2.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.909 / 1.989 / 1.702
Capacidad maletero/déposito (l)	580-1.525 / 85

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	13,7
1.000 m salida parada	25,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (5,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	12,8
1.000 m desde 40 km/h en D	24,6
De 80 a 120 km/h en D	4,0
Recorriendo (metros)	114
FRENOS	
De 60 a 0 km/h (segundos/metros)	1,9/13,9
De 100 a 0 km/h (segundos/metros)	2,6/35,6
De 120 a 0 km/h (segundos/metros)	3,1/50,8

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	9,1	10,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,8	14,7
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,2	12,2
A 140 km/h de cruceo	10,3	9,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	8,3	12,0
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	971	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extrurbano/mixto	7,2 / 6,3 / 6,6	

Por su calidad y su fórmula exclusiva



PRECIO 106.600 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 174 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75 %	+	-	ACABADO	*****
	Potencia. Prestaciones. Calidad. Tecnología. Mecánica. Eficiencia. Seguridad.	Inercias. Corpulencia. Precio alto y opciones caras. 'A vela' sólo en Eco Pro.	PRESTACIONES	*****
			CONFORT	*****
			SEGURIDAD	*****
			CONSUMO	*****
			PRECIO	*****

Líder en consumo

Hay mucho que contar detrás de un consumo tan bajo en una berlina de casi cinco metros de longitud y poco más de tonelada y media de peso. Y podríamos comenzar precisamente por este último aspecto, una lucha por adelgazar que se convierte en tanto más importante cuanto más grande es el coche. En el caso concreto del XF 2.0 diésel de 163 caballos, pesa 115 kilos menos que un rival de la talla del Mercedes Clase E. Y respecto a su predecesor, el nuevo XF dotado de ese nuevo motor de la familia Ingenium, es hasta 190 kilos más ligero gracias a la utilización de una estructura con un 75 por ciento de aluminio además de magnesio y aceros de alta resistencia.

Y el chasis gana un 28 por ciento en rigidez, un aspecto que repercute directamente en el comportamiento. En ese sentido, el nuevo XF recurre a un esquema de suspensión delantera similar a la del espectacular F-Type con doble triángulo de aluminio y una gran precisión de guiado, mientras que detrás dan un paso más y mejoran el esquema multibrazo tradicional con un desarrollo propio bautizado Integral Link que ofrece un mayor refinamiento y estabilidad.

No obstante, la dinámica queda en manos de dos tipos de suspensión.

Sigue la carrera entre marcas 'premium' por reducir peso y consumos. Y ahora le toca a Jaguar batir el récord del segmento porque ha homologado para su nuevo XF un gasto medio de 4,0 l/100 km en su versión de 163 caballos con cambio manual. Pero detrás de este alarde técnico hay mucho que contar.



Andrés Mas | amas@motor16.com

▼ El 75 por ciento de la estructura del nuevo XF es de aluminio. El coche completo pesa hasta 190 kg menos.

PRECIO DESDE	43.000 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES: DE 104 A 204 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 14,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Comportamiento noble y divertido. Relación prestaciones-consumos. Calidad. Espacio trasero.</p>	<p>Túnel central trasero desmesurado. Kit de reparación de serie. Algunos detalles de acabado.</p>



Por una parte, una suspensión pasiva que recurre a unos amortiguadores Bilstein que varían su dureza en función de la frecuencia (un sistema muy similar al Agility Control de Mercedes) y que en las versiones R-Sport adquiere unos reglajes bastante más firmes. Y como opción, un sistema adaptativo de amortiguación variable que el conductor puede configurar.

A todo esto, se le puede añadir, casi siempre de forma opcional, elementos como la tracción total (sólo disponible en los 3.0 de 340 y 380 caballos) que es de transmisión por cadena como en el F-Type; el Intelligent Driveline Dynamics (IDD), que predice la motricidad disponible y la mejora; el Adaptive Surface Response (ASR), que utilizando tecnología de Land Rover detecta el tipo de adherencia de la superficie y selecciona el modo de conducción adecuado si se lleva tracción total; o el All-Surface Progress Control (ASPC), que es la evolución del control de tracción y permite que un propulsión trasera avance de forma uniforme en superficies deslizantes.

Sobre el terreno, el XF, que estrena un 83 por ciento de piezas nuevas respecto al anterior, sorprende por el grato equilibrio alcanzado entre comodidad y agilidad y ni siquiera en modo dyna-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 I4 240 CV	3.0 340 CV	3.0 380 CV	2.0 D 163 CV	2.0 D 180 CV	3.0 D 300 CV
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	6, en V	4, en línea	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.999	2.995	2.995	1.999	1.999	2.993
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	240/5.500	340/6.500	380/6.500	163/4.000	180/4.000	300/4.000
Par máximo/rpm	34,7/1.750-4.000	45,9/4.500	45,9/4.500	38,8/1.750-2.500	43,9/1.750-4.000	71,4/4.000
Tracción	Trasera	Trasera o total	Trasera o total	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. de 8 vel.	Aut. de 8 vel.	Aut. de 8 vel.	Manual o auto.	Manual o auto.	Aut. de 8 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos vent.	Discos vent.	Discos	Discos	Discos vent.
Distancia entre ejes (mm)	2.960	2.960	2.960	2.960	2.960	2.960
Peso (kg)	1.590	1.710/1.760	1.710/1.760	1.545/1.555	1.545/1.555	1.750
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457
Capacidad del depósito (l)	74	74	74	55	69	66
Volumen del maletero (l)	540	540	540	540	540	540
De 0 a 100 km/h (s)	7,0	5,4	5,3	8,7	8,0 (Auto: 8,1)	6,2
Velocidad máxima km/h	248	250	250	229 (Auto: 227)	230 (Auto: 229)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	8,3	8,3/8,6	4,0 (Auto: 4,2)	4,3	5,5

mic de la suspensión llega a mostrarse seca o incómoda. La nueva berlina británica muestra un gran aplomo y un paso por curva de vértigo y siempre se le nota mucho más ligero de lo que en realidad es. Pero quizá parte de esa sensación llega de la mano de una rica gama de motores de 4 y 6 cilindros cuyas potencias en diésel quedan fi-



▲ El sistema 'InControl Touch Pro' con pantalla táctil de 10,2 pulgadas es una opción desde 3.000 euros. Pero de serie también lleva pantalla táctil.



◀ Los diésel de 163 y 180 caballos pueden llevar cambio manual o automático. Mientras que los de 6 cilindros siempre son automáticos.



▶ El nuevo XF se ofrece con 5 niveles de acabado, Pure, Prestige, R-Sport, Portfolio y S. Y el paragolpes de las versiones más deportivas es específico.

jadas en 163, 180 y 300 caballos. Y una potente escuadra de propulsores de gasolina con 240, 340 y 380 caballos. Los V6 de gasolina o diésel hacen volar al XF rodeados de un refinamiento espectacular, mientras que los motores de cuatro cilindros dejan el pabellón muy alto. Interés especial teníamos en probar

el Ingenium de nueva hornada que ya pasó por nuestra redacción dentro de un XE. Y en versión de 180 caballos nos ha sorprendido con una gran insonorización y un funcionamiento más refinado, como es lógico en una berlina como mínimo 8.000 euros más cara.

El XF recién llegado es al-

go más corto que el anterior, pero su distancia entre ejes ha aumentado 51 mm y se ha ganado bastante espacio en las plazas de atrás, aunque el pasajero central lo tendrá complicado por el gran túnel del piso.

Gran despliegue de gama por parte de Jaguar para un XF que ofrece 29 versiones

con precios que oscilan entre los 43.000 y los 81.313 euros. El coche ya se puede encargar pero no llegará hasta finales de septiembre con una oferta de lanzamiento que incluye de serie 3 años de garantía, 3 años de asistencia y 3 años de mantenimiento para cualquiera de las 29 versiones.



EN EL NUEVO XF SE HA CONSEGUIDO UN MUY BUEN COEFICIENTE AERODINÁMICO DE TAN SOLO 0,26. ESO AYUDA A REDUCIR EL CONSUMO

RENOVADA SÍ, NUEVA NO LOS CAMBIOS SALPICAN A SU IMAGEN, LA EFICACIA DE LOS MOTORES Y A UNA DOTACIÓN TECNOLÓGICA MÁS COMPLETA



Soy leyenda



▶▶▶ El Multivan es una confortable opción familiar. La gama T6 se completa con otras versiones, como el Transporter Furgón y Kombi (abajo) enfocados al ámbito laboral.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No hay muchos modelos en el mercado que puedan presumir de una historia tan intensa y exitosa. Y tras conocer a fondo la nueva T6 parece que le queda cuerda para rato, ya que introduce importantes mejoras, aunque los cambios no son precisamente radicales con respecto a la generación anterior.

La enorme versatilidad y funcionalidad de este vehículo permite ofrecer una gama con más de 500 versiones. La familia contempla la gama Transporter (Furgón, Kombi, Mixto y Chasis), así como las variantes más enfocadas al cliente particular, como el Caravelle y el Multivan. La California, el 'camper' por excelencia, llegará antes de finales de año.

El frontal y la zaga se han rediseñado con el fin de ofrecer una imagen más actual y dinámica. También el interior se ha optimizado y re-

Referente en el segmento de los vehículos comerciales, Volkswagen lanza al mercado la sexta generación de este auténtico icono que presume de retoques estéticos, una gama de motores más eficientes y nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad y a la conectividad.

matado con mayor calidad. El 'puesto de trabajo' es cada vez más ergonómico y se asemeja al de un turismo, sobre

todo en el caso del Multivan, ya que se rodea de detalles prácticos y unos acabados de mayor calidad.

El Furgón se comercializa con dos longitudes y tres alturas de techo diferentes, y es capaz de ofrecer hasta 9,3 m³ de volumen. En la zaga recurre a una doble puerta. El Caravelle dispone de hasta nueve plazas, mientras que el Multivan puede trasladar hasta siete ocupantes y se convierte en una alternativa real a los grandes monovolumen del mercado.

En todos ellos se ha optimizado al máximo la eficiencia de los motores, hasta el punto de que se ha reducido en un 17 por ciento la media de consumo, y eso a pesar de que se ha incrementado la potencia en algún caso.

En ciclo turbodiésel dispone de cuatro versiones 2.0 TDI, con 84, 102, 150 (antes 140) y 204 caballos, todos ellos Euro 6 (en el Furgón son todavía Euro 5).

El Multivan prescinde de la versión más modesta e incorpora un propulsor de

gasolina 2.0 TSI de 204 caballos, asociado a una caja de cambios DSG y a la tracción total 4Motion. Estos dos elementos también son de serie en el TDI más potente y están disponibles en el TDI de 150 CV.

En el T6 se ha trabajado a conciencia en la insonori-

zación del interior y se han recalibrado tanto los muelles como los amortiguadores para que el conjunto sea más confortable y dinámico. También se introduce en opción una suspensión adaptativa DCC que contempla tres modos de uso: 'confortable', 'normal' y 'deportivo'.

Asimismo se ha incrementado la seguridad. De serie en toda la gama monta un asistente de fatiga del conductor y un freno multicolisión. Además las variantes 4Motion se asocian a un control de ascenso y descenso de pendientes.

También dispone de ele-

mentos como un control de velocidad de cruce adaptativo, luces de carretera inteligentes, una frenada de emergencia en ciudad y un completo sistema multimedia.

El precio del Multivan oscila en España entre los 37.000 y los 71.830 euros.

PRECIO MULTIVAN DESDE 37.000 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 149 HASTA 206 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 AL 13,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud y capacidad de carga. Confort de marcha. Gama generosa. Motores eficientes.	Portón trasero grande y pesado. Agilidad urbana. Sensible al viento al lateral.

FICHA TÉCNICA MULTIVAN

MOTOR	2.0 TSI 204	2.0 TDI 102	2.0 TDI 150	2.0 TDI 204
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.)	1.984	1.968	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	204/4.200-6.000	102/3.000-3.750	150/3.250-3.750	204/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	35,7/1.500-4.000	25,5/1.500-2.750	34,7/1.500-3.000	45,9/1.400-2.400
Tracción	Total	Delantera	Delantera o total	Total
Caja de cambios	Automático 7 vel.	Manual 5 vel.	Manual 6 y aut. 7	Automático 7 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	215/60 R17	215/65 R16	215/60S R16	215/60 R17
Peso (kg)	2.155	1.946	2.023 (Aut. 2.047)	2.195
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.904/1.904/1.970	4.904/1.904/1.970	4.904/1.904/1.970	4.904/1.904/1.970
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	-	-	-	-
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	17,9	12,9 (Aut. 13,0)	10,1
Velocidad máxima (km/h)	202	157	182 (Aut. 181)	199
Consumo mixto (l/100 km)	9,0	5,7	5,9 (Aut. 5,7)	6,6

65 AÑOS DE HISTORIA Y 12 MILLONES DE UNIDADES VENDIDAS



En 1950 vio la luz y se convirtió en un icono. En su primera generación, disponible entre 1950 y 1968, vendió 2,3 millones de unidades por todo el mundo. El paso del tiempo es evidente, aunque siempre se ha respetado el concepto original. La sexta generación ha querido rendir un merecido homenaje a la T1 y por eso ofrecerá en unos meses una atractiva pintura bicolor para los más nostálgicos...



EL TUCSON 1.7 CRDI COMBINA BUENAS PRESTACIONES, CONSUMO AJUSTADO Y UN BUEN PRECIO



El Hyundai Tucson va a ser, sin duda, uno de los modelos de mayor éxito de la marca coreana. Pero entre toda la gama, habrá una versión que será la que se lleve los honores de ser la más vendida. Será el 1.7 CRDi de 115 caballos con tracción delantera. Lo hemos probado.

El superventas

J. Montoya | jmontoya@motor16.com

Las expectativas de Hyundai con el Tucson son muy ambiciosas: «volver a ser líderes como lo hicimos cuando lanzamos el primer Tucson». Son palabras de Polo Satrustegui, director general de Hyundai en España durante la presentación del modelo. En concreto el objetivo es alcanzar las 14.000 unidades anuales, por encima de los 12.500 ix35.

Ambiciosos planes para los que Hyundai cuenta con una gama muy bien estructurada que dará respuesta a casi cualquier necesidad. Motores de gasolina y diésel, tracción delantera o total, cambio manual o automático... Pero entre todo este abanico de posibilidades habrá una alternativa que será, sin duda, la más demandada, la preferida por el público. El Hyundai Tucson 1.7 CRDi de 115 caballos con tracción 4x2 es el modelo que se va a llevar la parte principal de las ventas del nuevo crossover coreano. Y nosotros he-

mos querido analizarlo más en profundidad durante la presentación del modelo en Valencia.

Y realmente, después de recorrer con él unas cuantas decenas de kilómetros, podemos decir que este Tucson no va a defraudar. El coche, para empezar, llama la atención por su poderosa imagen de 'SantaFe en pequeño'. La parrilla hexagonal ya vista en los últimos lanzamientos de la marca le da un aire muy personal,

personalidad que continúa en el lateral –muy alabado en las encuestas de consumidores realizadas por la marca, como nos comentaba el director de Marketing de Hyundai, Joan Miquel Malagelada– y se transmite también al portón trasero, de líneas muy horizontales.

Ese exterior da paso a un habitáculo que destaca por su habitabilidad y su practicidad. Se han mejorado todas las medidas del ix35 en cuanto a espa-

cio para piernas, hombros, etc y también la capacidad de maletero, que es líder en su clase con los 513 litros que ofrece y que se pueden ampliar hasta 1.503 abatiendo los asientos traseros.

Ese interior, además, destaca por la calidad de acabado y por un cuadro de instrumentos ordenado y atractivo. En el salpicadero aparece una pantalla de 8 pulgadas desde la que se controla el navegador (TomTom con 7 años de actualización de cartografías incluido en el precio) además del equipo de música, etc,

Pero lo que diferencia a este Hyundai Tucson del resto, está bajo el capó. El motor es un viejo conocido, pues el 1.7 CRDi de 115 caballos lo utiliza la marca coreana en varios de sus modelos. Los 115 caballos son más que suficientes para mover con soltura el peso y volumen del Tucson. Además, gracias al sistema Start & Stop que incorpora, este Tucson baja de los 120 g/km de CO₂ con lo que no paga im-



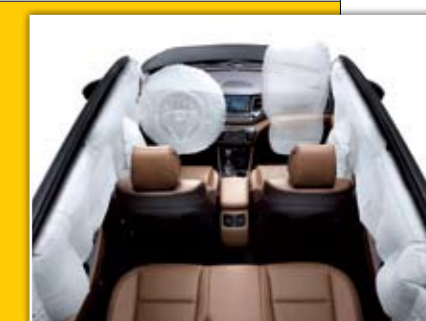
El Hyundai Tucson 1.7 CRDi está disponible con acabado Klass, Essence y Tecno. La versión Tecno es la que ofrece mayor equipamiento. El maletero parte de 513 litros y se puede ampliar hasta los 1.503.



El sistema de frenado activo de emergencia se ofrece en las versiones más equipadas.

TECNOLOGÍA DE SEGURIDAD A la última

La seguridad activa y pasiva es una de las prioridades del Tucson. Así, desde las versiones más básicas ofrece airbag laterales, delanteros y de cortina, capó activo para peatones, control de tracción, estabilidad... Pero también incorpora los últimos sistemas de ayuda como el sistema de frenada de emergencia, de reconocimiento de señales, de cambio de carril, sensor de aparcamiento delantero y trasero...



De serie el Tucson incluye airbags laterales, delanteros y de cortina. Y opcionalmente muchas ayudas a la conducción.



puesto de matriculación. Pese a ser un motor con unos años a sus espaldas, se ha trabajado, por ejemplo, para atenuar la rumorosidad, que llega

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.7 CRDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.685
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima CV/rpm	115/4.000
Par máximo mkg/rpm	28,6/1.250-2.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Disc. vent. 305 mm
Frenos traseros	Discos 302 mm
Neumáticos	215/70 R16
Peso en orden de marcha (kg)	1.500
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.475/1.850/1.645
Capacidad del depósito (l)	62
Volumen del maletero (l)	513/1.503
De 0 a 100 km/h (s)	13,7
Velocidad máxima (km/h)	176
Consumo mixto (l/100 km)	4,6



Pese a las llantas más convencionales el aspecto exterior del Tucson 1.7 CRDi es magnífico; no parece una versión de las baratas.

mu muy atenuada al interior. Empuja con contundencia y suavidad y gracias a una caja de cambios manual de seis velocidades –buen guiado y escalonamiento de marchas, aunque el tacto del cambio es mejorable– se le puede sacar todo el jugo al motor.

El comportamiento es sano

y cómodo y las suspensiones filtran bien lo que pasa bajo las ruedas, aunque eso no significa que no transmita al volante. La dirección cuenta con dos modos –normal y sport– que se accionan pulsando una tecla. Preferimos el modo sport, pues con el normal, demasiado suave, se pierde tacto.

El recorrido no daba para muchas alegrías, pero, por ejemplo, en una zona de autopista puede mantener con naturalidad velocidades por encima de lo permitido sin apurar el motor, con lo que se guarda una reserva de potencia. Eso significa que los 115 caballos serán más que suficientes para un gran porcentaje de conductores.

El precio del futuro superventas de la familia Hyundai Tucson parte de 25.540 euros a los que hay que descontar 2.690 euros de promoción de lanzamiento y Plan PIVE. Y además se puede rebajar la factura otros 1.600 euros al financiar la compra con la financiera de la marca. Eso deja la factura en poco más de 21.000 euros; un nuevo argumento de compra.

Nissan

Sonido para los eléctricos

La necesidad cada vez más imperiosa de que los coches eléctricos se hagan oír impulsa el proyecto eVADE, que financia la Unión Europea y lidera Nissan. La experiencia del fabricante japonés, que dota, como equipamiento estándar, de sonido para peatones a todos sus eléctricos, se salda con la tecnología de nueva generación probada en un Leaf. Tres años ha durado el desarrollo de esas señales audibles y orientables, pero no molestas, que hacen posible una cámara insertada en el parabrisas, que reconoce peatones, ciclistas y otros usuarios, y seis altavoces que proyectan sonido hacia el objetivo detectado; el ruido es hasta cinco decibelios inferior que el de coche de gasolina o diésel.



NISSAN

Estudio

Estereotipos al volante

Siete son los patrones de comportamiento identificados por los psicólogos de la London School of Economics entre los conductores europeos cuando se trata de interactuar con otros automovilistas. Siete personalidades, que van desde el 'sabelotodo' al 'competitivo' y 'justiciero', y entresaca la investigación



PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO

Drogas: en el punto de mira de la DGT

Poner fuera de la circulación, y nunca mejor dicho, a los conductores que han consumido drogas es el empeño de Tráfico, que destinará a ese fin 12 de los 893,26 millones de euros que contempla el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para la DGT en 2016.

Lo cierto es que el 35 por ciento de los conductores sometidos al test salivar en la última campaña de control realizada por Tráfico dio positivo, con el cannabis y la cocaína como las sustancias más consumidas. Positivo que también aparece en más de la mitad de los sometidos al test tras cometer una infracción, una prueba más de los efectos de los psicoactivos sobre la conducción, como son menor concentración, percepción alterada, relajación o movilidad ralentizada.

Tras dejar clara la justificación de esa partida, en su explicación de los fondos con que contará la Jefatura de Tráfico el próximo año, la directora de la DGT resaltaba que son casi 24 millones más que este año y se vuelve a los niveles de 2007, suponiendo el tercer año consecutivo de aumento, tras cinco de deducciones.

Precisamente, es el peligro de esos efectos lo que mueve a la Dirección General de Tráfico a incrementar la lucha contra los estupefacientes, generalizando los controles al nivel de los que se hacen para la detección de alcohol. En esa línea se encuadran los doce millones de euros para detectar drogas en los conductores (casi el triple que en 2015), que anunciaba María Seguí ante la Comisión de Interior del Congreso. Cifra necesaria para llegar a los 100.000 controles el próximo año, que requieren el presupuesto imprescindible para hacer frente a la compra del material para la toma de muestras de saliva y el pago de los análisis posteriores.

Para la directora también es importante que el 59,8% procederá de tasas (534,47 millones de euros, que suponen un 5,6% más que este año) y el resto lo aportarán las multas. Expresando que no quiere que la DGT crezca «a expensas de emitir sanciones» y que el organismo que preside «no necesita las multas para sobrevivir». Como base recalca que los 355,91

millones de euros, que se recaudarán por sanciones en 2016, suponen -1,4 % sobre 2015. Disminución en consonancia con la reducción del peso de las multas en los presupuestos que, asegura, se inició bajo su dirección en 2013 y suma el -13,1% desde 2012. En cuanto al destino de los fondos, sacar las drogas de las carreteras no es el único proyecto de la DGT para mejorar la seguridad vial, partida a la que se

millones de euros, que se recaudarán por sanciones en 2016, suponen -1,4 % sobre 2015. Disminución en consonancia con la reducción del peso de las multas en los presupuestos que, asegura, se inició bajo su dirección en 2013 y suma el -13,1% desde 2012.

En cuanto al destino de los fondos, sacar las drogas de las carreteras no es el único proyecto de la DGT para mejorar la seguridad vial, partida a la que se



▲ María Seguí, Directora General de Tráfico.

destinarán 754,5 millones de euros (2,8% más que el este año). También habrá 138,7 millones de euros (6,9% más) para las denominadas transferencias internas, con aumentos relacionados con la gestión centralizada del tráfico y acciones para reducir la congestión en las vías interurbanas y mejorar la movilidad en las carreteras.

lizada en colaboración con Goodyear. Dado que la forma de actuar depende de las emociones y sentimientos de frustración que nos embargan en el momento, no hay un patrón único para cada persona, pero conocer qué tipo de conducta solemos manifestar y que

situaciones la provocan puede evitar situaciones peligrosas en carretera.

Tianjin El automóvil también sufre

La catástrofe en el puerto chino de Tianjin en la que murieron más de cien personas, hubo más de 700 heridos y causó importantes pérdidas económicas también afectaba a las compañías de automóviles instaladas en el país. Concretamente se calcula en más de 10.000 unidades los Hyundai, Kia, VW y Renault quemados en las

explosiones. Mucho peores son las consecuencias para Toyota, obligada a paralizar tres de las cuatro plantas que tiene en el país asiático, lo que supone más de la mitad de su producción en China.

Multas Miedo al recurso

Son injustas pero no se recurren. Es la conclusión que se saca de la última encuesta del Observatorio Español de Conductores DUCIT en la que el 57 por ciento de los infractores no considera

justa la multa pero sólo el 6,7% recurre para demostrar su inocencia. Las respuestas recabadas por el Real Automóvil Club de España (RACE) también resaltan que sólo el 11,5% de los automovilistas considera la sanción correctora de las malas prácticas, frente al 48,2% que ve las políticas de seguridad vial actuales como mero instrumento de recaudación. Por la experiencia de los encuestados, excesos de velocidad (48,1% de las multas) y aparcamiento (31,6%) son, con mucho, las infracciones más multadas.

el puntazo

Los vehículos españoles siguen inundando Europa.

Ocho de cada diez vehículos que se fabrican en España salen fuera, con Francia como el principal país de destino, puesto que en 2014 recibió 546.083 unidades de los 2,03 millones exportados el pasado año, lo que supone el 26,8%. Sin embargo, pese a que el territorio de la UE acoge más de dos cuartas partes de los envíos aumenta el peso de otros mercados, como Turquía, que ostenta una cuota del 3,8 % o Argelia y EE.UU, con el 2,6% del total cada uno.

la imagen

Renault viaja en trenes de 600 metros

Entre la planta de Renault en Palencia y el puerto de Santander ya circula con regularidad el nuevo tren de 600 metros de longitud que Renfe Mercancías ha puesto en marcha para transportar los coches que salen de la factoría española. Los dos vagones más con que cuenta suponen veinte automóviles adicionales por viaje. Y pronto habrá un segundo convoy diario de esa longitud para hacer frente al importante aumento de la producción prevista por la marca gala.



la frase

Antonio Montejo. Jefe de la Unidad de Atestados de Tráfico de Madrid.

«La bicicleta es un vehículo como cualquier otro y, como tal, la prohibición de conducir bajo los efectos de alcohol y drogas es igual que si fuera un coche o una moto»

la cifra

399

son las reclamaciones admitidas por el fondo de compensación de General Motors por el fallo del sistema de encendido en sus coches. La cifra supone el 91% de las peticiones presentadas y contiene 124 casos de muerte y 17 compensaciones por lesiones muy graves. Aún quedan 181 demandas en los tribunales de afectados que recurrieron judicialmente o pretenden aumentar la indemnización reconocida.



Visión periférica

El coche que aparca solo, más cerca

El prototipo fabricado por Continental puede aparcar solo gracias a las cámaras 'surround view' que lleva delante, detrás y en los retrovisores. La visión periférica de 360°, que completan esos cuatro ojos de pez, captan el entorno total del vehículo, incluso los espacios en ángulo, y también detectan las líneas blancas que delimitan la plaza, lo que los sensores ultrasónicos tradicionales no pueden hacer. Para que se realice el estacionamiento, el conductor sólo debe elegir la plaza disponible en la pantalla táctil del coche para que se active el comando automático de estacionamiento y el vehículo se haga cargo al completo de la operación.

Madrid

Bebidos en bicicleta

El aumento de los controles de alcoholemia este año a los ciclistas que circulan por Madrid ha detectado que el uso de la bici para volver a casa tras salir de juerga dispara el número de positivos; concretamente cinco en los nueve accidentes controlados, cuatro en las seis infracciones detectadas y cincuenta en los 168 test aleatorios realizados. Además, la popularización de este tipo de transporte, que propicia el servicio de alquiler BiciMad, también aumenta los accidentes: 451 de enero a julio, frente a los 668 con que se cerró 2014. Son datos de la Unidad de Atestados de Tráfico de Madrid, que también incluyen 87 atropellos en aceras y zonas compartidas con peatones.



en breve

BUSCA ALTERNATIVA
Encontrar materiales que suplan la goma natural centra los trabajos de Ford, que busca alternativas para reemplazar la goma que usa en sus modelos. El próximo año podría haber alguna solución.

RECORTE EN INDIA
La Alianza Renault-Nissan se plantea recortar empleos en India y reducir la producción del centro de Chennai. Las bajas ventas y el aumento de la competencia motivan la decisión.

VOLVO EN CHINA
La compañía sueca ha pagado 234 millones de euros para hacerse con el control de las tres 'joint ventures' que mantiene en China con Geely Holdings. Así refuerza su creciente presencia en el país asiático.

NUEVA PLANTA
GM y sus socios Saic y Wuling invertirán 411 millones de euros en una planta de producción de vehículos de energías alternativas en China. 200.000 unidades es la capacidad anual prevista.



Una excursión 'off road' es divertida en sí misma, pero la experiencia alcanza las mayores cotas de disfrute si la ruta se plantea como una competición que valora la capacidad de orientación y el ahorro de combustible. Nos hemos apuntado con un Ford EcoSport 1.0 EcoBoost a la EcoAventura Barrachina y, menos ganar, hemos hecho de todo.

Orientación y ahorro

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El Ford EcoSport es uno de los SUV utilitarios más versátiles del momento, y aunque no se ofrece con tracción total, responde con una agilidad sorprendente fuera del asfalto, donde su generosa altura al suelo, los correctos ángulos de ataque y salida, la progresiva respuesta de su motor 1.0 EcoBoost de gasolina con 125 CV y su destacable robustez animan a practicar 'off road' de verdad en recorridos que a muchos les parecerían aptos sólo para un todoterreno. Escenarios como los de la EcoAventura Barrachina, una divertida prueba de dos jornadas que pone a prueba a máquinas y participan-

tes. Porque no se trata de una simple excursión motorizada en grupo, sino que exige lo máximo de nuestra capacidad de orientación -aquí hay que tirar de brújula, transportador de ángulos y lápiz en muchos cruces- para no pifiarla en la intrincada red de caminos de la comarca turolense del Jiloca; y el reto se completa con la medición del consumo total, lo que pone un acento ciertamente ecológico al evento, que también se organiza en Marruecos -la edición de este año es del 8 al 14 de noviembre- con idéntico esquema.

Una de las frecuentes tormentas estivales de la zona puso las cosas aún más difíciles la noche anterior, convirtiendo en barrizales lo que

días antes eran buenas pistas y aumentando el caudal de ríos y arroyos para hacer de cada 'chocolateado' vadeo una pequeña aventura. O un pequeño drama si se infravaloran los efectos del agua sobre los cuerpos sólidos y los motores. Nosotros salimos airosos de cada 'trampa', gracias sobre todo a las habilidades de un EcoSport que, concebido para adaptarse a países con redes viarias precarias como India o Brasil, se manifiesta como un auténtico 'tipo duro'. Le sometimos a tortura en pedregales y tria-leras, y lo bañamos en fango para convertirlo en croqueta de cuatro metros -conviene acordarse de limpiar matrículas y faros al regresar al asfalto, porque la Guardia Civil

parece obsesionada últimamente con la pulcritud-, pero los neumáticos aguantaron el maltrato a la perfección y no apareció una sola vibración ni un 'grillito' en su cómodo interior. En cuanto al consumo, gracias a la eficiencia del tricilíndrico turboalimentado de Ford -llevábamos el motor más pequeño de los más de 20 vehículos inscritos- logramos la segunda plaza en la categoría SUV 4x2 Gasolina por delante de un Dacia Duster 1.6, y la cuarta posición absoluta -en diésel sólo gastaron menos un Hyundai Tucson 1.7 CRDi 4x2 y un Mitsubishi Outlander 4WD- de una clasificación liderada, para sorpresa general, por un Renault Twingo I que parecía poder con todo. O casi.

► El EcoSport presume de una generosa altura al suelo que da tranquilidad en caminos rotos o con roderas profundas, e incluso al vadear ríos. Y gasta realmente poco en la práctica.



◄ No conviene infravalorar las exigencias de una excursión 'off road', y el vehículo debe reunir unas mínimas condiciones técnicas. El Twingo ganador de la prueba de Consumo, por ejemplo, se 'ahogó' en un vadeo al día siguiente.

“ 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





HYUNDAI HAZTE UN SELFIE

Hyundai ha lanzado en Barcelona, Estambul, Nueva York, México, París y Singapur una singular campaña publicitaria en la que invita a los turistas a hacerse 'selfies' y compartirlos en Facebook, Twitter e Instagram con el hashtag #HyundaiTravelmate.

Como soporte de la campaña, los autobuses y tranvías de estas ciudades muestran imágenes y mensajes de la marca, por ejemplo, el famoso skyline de Manhattan realizado con cientos de logos de Hyundai. Las imágenes compartidas serán incluidas en el álbum de Hyundai a través de Facebook.com/hyundaiworldwide.

VOLKSWAGEN RÉCORD BEETLE
Más de 500 Volkswagen Beetle de todas las generaciones y procedentes de 14 países se dieron cita en la tradicional concentración de este modelo celebrada en la localidad



alemana de Travemünde, junto al Mar Báltico. La cifra establece un nuevo récord para la reunión de 'Escarabajos', con un centenar de coches más que en 2014.

LAND ROVER



Se ha rodado una película para conmemorar los 67 años de producción de los Series I, II, y III y del Defender, que deja de fabricarse este año.



Los clásicos de Land Rover volvieron a Islay, el lugar que originó el nombre de la marca.

VUELTA A LOS ORÍGENES

Land Rover ha regresado a la isla de escocesa de Islay, donde se originó su nombre, para participar en un evento de conducción de clásicos con el que ha recordado las pruebas realizadas con los primeros prototipos de la marca hace más de 60 años.

En 1947, Spencer Wilks, entonces director general de Rover Car Company, era dueño de la propiedad Laggan en la isla y mien-

tras conducía su Rover 12 —un modelo modificado y adaptado para el terreno agreste—, el guarda de la finca, Ian Fraser, le comentó que lo que necesitarían en realidad para transitar por aquel tipo de paraje era un 'Land Rover'. Así nació el nombre de la marca, que ahora ha regresado a Islay para rodar una película que conmemore los 67 años de producción continuada de los Series I, II, y III y del De-

fender y en la que también se pretende dar a conocer el lugar que inspiró el nacimiento de la marca.

Una selección de clásicos de Land Rover, entre los que se encontraban un Serie I 107 Pick-Up de 1954, un Serie III 88 Tild de 1965 y un Serie III 109 Station Wagon de 1980, demostraron que, aunque hayan pasado los años, sigue sin haber terreno que se les resista.

SEAT LEÓN EURO CUP ASÍ ES EL Paddock ITINERANTE

No sólo las escuderías de FI viajan por tierra, mar y aire con todo su equipamiento, también ocurre lo mismo en competiciones como la Seat León Eurocup,

donde el paddock es como un pueblo itinerante que va de un circuito a otro. Entre las curiosidades, el hospitality funciona como

un restaurante profesional y atiende a diario a unos 200 comensales. Ocho personas se encargan de su montaje, que dura unas 15 horas.



COCHE OFICIAL

Opel, con su sistema de transporte de bicicletas FlexFix, es vehículo oficial del Valencia Triatlón (del 4 al 6 de septiembre), un evento en el que la bici también es protagonista.

SMART NO VIAJO SIN MI PERRO

Se calcula que en España hay más de 5,5 millones de personas que tienen perro y una gran parte viajan con él durante sus vacaciones. Pues la marca Smart ha encontrado la solución ideal para todos ellos haciendo que su modelo ForFour sea 'el mejor amigo' de estos animales gracias a un asiento llamado 'ReadySpace', que permite a los canes

acceder fácilmente al vehículo al rebajar la altura del asiento en 12 cm.

Estos asientos fueron inventados para facilitar el transporte de objetos voluminosos en la parte trasera del Smart Forfour, pero se ha demostrado que son también muy útiles para transportar mascotas, incluso si éstas viajan en su correspondiente cesta.



Smart dispone de unos asientos especiales para viajar con mascotas en el ForFour.

DECORA UN RENAULT Y RECORRE ESPAÑA BOA MISTURA PONE COLOR AL CLIO

En noviembre se subastará el Renault Clio decorado por los artistas del colectivo Boa Mistura, con el que han viajado por toda España demostrando su 'Pasión por Clio'.

Dicen los miembros del colectivo Boa Mistura que «la pasión es el motor de todo» lo que hacen. Y de ese cóctel de pasión y motor nace el proyecto 'Pasión por Clio', que ha llevado al grupo a recorrer varias ciudades españolas (han pasado por Madrid y Barcelona y visitarán La Coruña, Sevilla y Valencia) en un Clio decorado

por ellos. En estos puntos han pintado murales llenos de esos vibrantes colores que caracterizan su arte. El Clio con el que han recorrido España se subastará en noviembre y, con los fondos obtenidos, pintarán el segundo suburbio más grande de África —con un millón de habitantes—, situado en Kibera (Kenia).



Boa Mistura decoró un Renault Clio en Madrid con el que han recorrido España. El coche se subastará a favor del proyecto Crossroads, en el que el grupo contribuirá con su pintura a mejorar un suburbio de Kenia.



HONDA ALONSO YA TIENE SU TYPE R

Fernando Alonso ya tiene su Honda Civic Type R. La marca ha cedido una unidad al piloto español de su escudería de FI y también al británico Jenson Button. En enero, Alonso publicó un tweet declarando su pasión por el Honda NSX, que llegará en 2016. De momento, parece

que tendrá que conformarse con este Type R, que también ha mostrado orgulloso en las redes sociales.



CON EL FÚTBOL

Nissan ha extendido a nivel global su acuerdo de patrocinio con la UEFA Champions League para las siguientes tres temporadas, hasta el 2017-2018.

BP Ultimate informa

¿Este verano utilizar la nueva tarjeta VISA BP trae premios! Aquellos usuarios que entre el 1 de julio y 30 de septiembre de 2015 realicen un consumo mínimo con la tarjeta VISA BP de 1.500€ (de ellos, 150€ en estaciones de servicio BP), podrán obtener uno de los 10 premios que se sortearán por el valor de todas sus compras estivales (hasta un máximo de 5.000€). Más información en <http://tarjetabp.es/visa/>

Carburantes BP
 con tecnología **ACTIVE**

ATENTOS A...

DEL 1 AL 4 DE OCTUBRE

Se celebra la XII edición del Rally Costa Brava Històric, dividido en cuatro etapas con 1.470 kilómetros de recorrido y 36 tramos de regularidad.



EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1950
GP ORGANIZADOS
66

LONGITUD
5.793 METROS
VUELTAS
53

CURVAS (IZQDA./DCHA.)
11 (6 DCHA. / 5 IZQDA.)
VELOCIDAD MÁXIMA
350 KM/H

RÉCORD VUELTA
1.21.046.
R. BARRICHELLO
(2004)

Otro calvario para McLaren

El Gran Premio de Italia se antoja otra dura prueba para McLaren y Fernando Alonso dadas las limitaciones del MP4-30, chasis incluido. Y tampoco parece que Ferrari pueda rivalizar con Mercedes en casa visto lo visto en Spa.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Esperemos poder aprender más cosas, pero Monza también será un circuito difícil, como Spa, por su naturaleza y características». Aunque Fernando Alonso y McLaren ya

habían anticipado las dificultades para el Gran Premio de Bélgica, no por ello fue menos dura la imagen ofrecida por los monoplazas británicos. «Las expectativas en Monza son las que son. Son seis curvas y lo demás todo rectas...», nos preparaba el terreno Alonso

justo después de la cita belga. «Monza será lo mismo», anticipaba Jenson Button.

Monza requiere un monoplaza de gran eficacia aerodinámica y poca resistencia al avance. En Spa quedó la duda de si la última evolución de Honda fue un tiro al aire, o se



El Gran Premio de Italia volverá a ser un 'via crucis' para el equipo McLaren, que espera dar otra imagen a partir de Singapur.

G.P. DE BÉLGICA Los coletazos de Spa llegan hasta Monza

El pasado Gran Premio de Bélgica dejó en el aire temas que podrían tener continuidad en Monza. Por un lado, el duelo entre los pilotos de Mercedes. Por otro, la capacidad de Ferrari para responder en su terreno a los monoplazas alemanes. Por último, el polémico asunto de los neumáticos Pirelli en la última carrera.

Hamilton lograba en Spa una nueva pole, por solo una de Rosberg hasta el momento. El piloto alemán no tiene respuesta el sábado, terreno en donde superó a su rival el pasado año. Tampoco la carrera de Spa ayudó al alemán. A cada uno de sus ataques respondió el británico con total autoridad confirmando, como decía Niki Lauda, que «es invencible por el momento». Con tres victorias por las nueve de Hamilton, si Rosberg quiere contar con opciones al título debe reaccionar en Monza. Fue el caso del británico el pasado año.

Ferrari estaba, sorprendentemente, muy lejos, más de lo esperado en Spa respecto al W06. ¿Ocurrirá otro tanto en una pista de alta velocidad como Monza? Con menos curvas y varias chicanes, quizás el equipo italiano cuente con más opciones. La temperatura también podrá jugar un papel importante en el rendimiento de los neumáticos, factor clave para el equipo italiano esta temporada. Y de aquí, lo ocurrido en Spa.

Porque sin ritmo frente a Mercedes e incluso frente a Lotus, Ferrari apostó por una estrategia arriesgada a una sola parada. Ya conocemos el resultado. Polémica posterior y dudas sobre la integridad de los neumáticos Pirelli para otra pista de alta velocidad. Al cerrar estas líneas, se desconoce si la FIA tomará medidas adicionales para asegurar que no se repitan los incidentes de Rosberg y Vettel.

En caso de que los neumáticos fueran el problema real, claro, porque Mercedes se apresuró a asegurar — Rosberg corrigió el tiro el lunes posterior a la carrera— que un corte externo fue la causa del primer reventón. Y en el caso de Ferrari nadie puede negar que Ferrari se la jugó con una estrategia que nadie más siguió. De momento, se ha establecido estos días un pacto de silencio para no poner en la picota al fabricante italiano.

Monza curva a curva

1 2 Se acelera a fondo a través de la Tribuna del Rettifilio —la recta de meta— donde se alcanza la velocidad máxima del campeonato al llegar a la chicane de la primera variante, que este año alcanzará registros superiores al pasado año gracias al aumento de prestaciones de los monoplazas. Deceleración brutal y con entrada muy bacheada, los nuevos y más altos pianos han hecho más crítica la frenada o una posible salida de pista. Uno de los puntos clásicos de adelantamiento del circuito. Frecuentes toques inmediatamente después de la salida.

3 Curva Biassono o Curva Grande, larga y rápida curva de derechas, a fondo. Se requiere un tacto muy suave de la dirección para no perder velocidad.

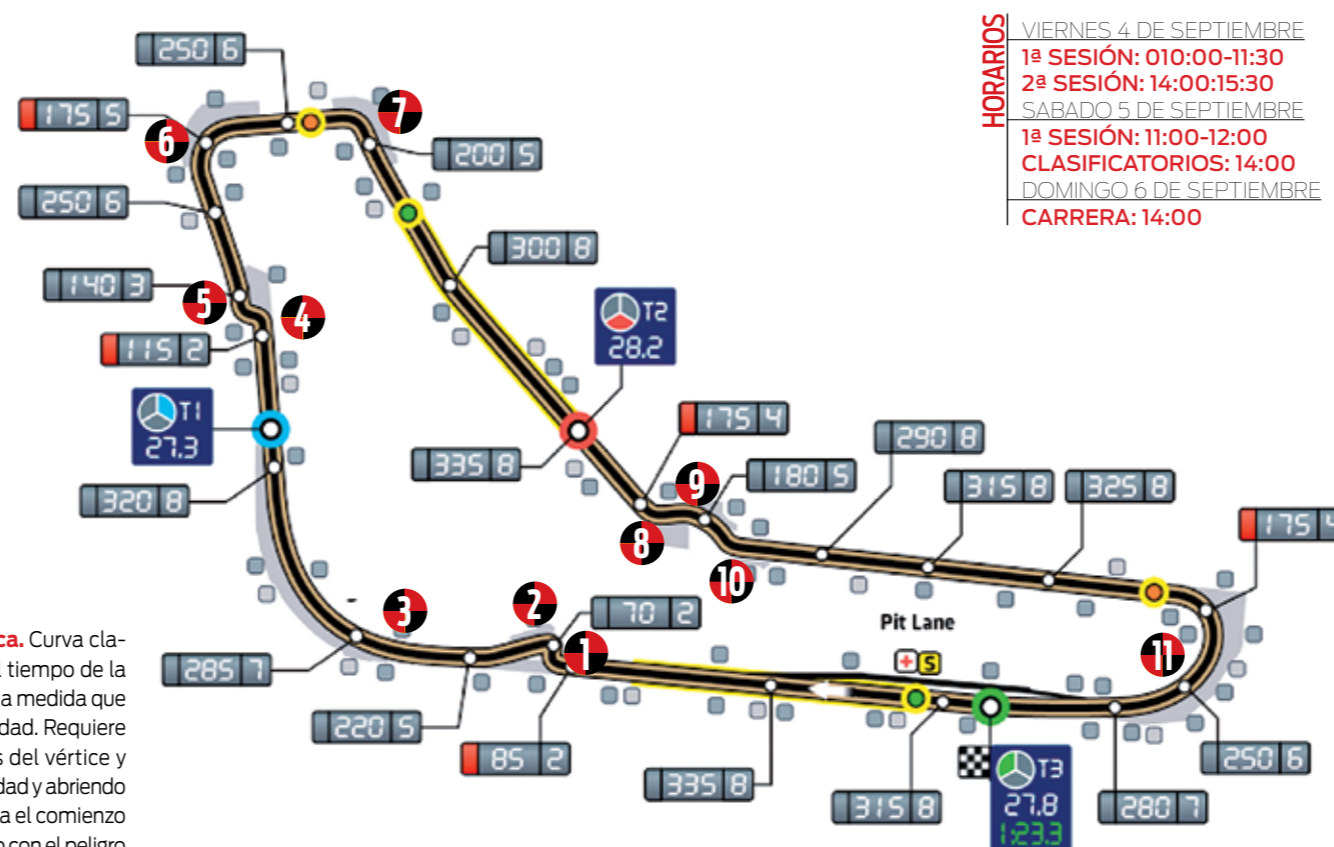
4 5 Variante de la Roggia. Segunda chicane, de derecha izquierda, con una en-

trada también muy bacheada, donde ya no se pueden utilizar agresivamente los pianos. Si no se afronta bien el primero el monoplaza puede descolocarse de la trazada.

6 7 Curvas Lesmo: curva de doble vértice, se acelera en la primera hasta casi 270 km/h en anteriores ediciones. En la segunda resulta fácil salirse de la pista por la amplia trazada y la poca carga aerodinámica que exige esta pista. Crucial no perder velocidad para encarar la larga recta que sigue a continuación.

8 9 10 Variante Ascari: una de las curvas más excitantes del circuito, donde se llegaba casi a 340km/h. Frenada también muy fuerte y bacheada, exige tirarse al plano interior para trazar a fondo hasta la salida, vital para ganar la máxima velocidad en la recta que dirige hacia la última gran curva del circuito, la Parabólica.

11 Parabólica. Curva clave para el tiempo de la vuelta, se abre a medida que se gana velocidad. Requiere acelerar antes del vértice y salir con velocidad y abriendo la trazada hacia el comienzo de la recta, pero con el peligro de escaparse al exterior. El nuevo reasfaltado perdona los errores y permite arriesgar más en la frenada.



HORARIOS
VIERNES 4 DE SEPTIEMBRE
1ª SESIÓN: 010:00-11:30
2ª SESIÓN: 14:00-15:30
SABADO 5 DE SEPTIEMBRE
1ª SESIÓN: 11:00-12:00
CLASIFICATORIOS: 14:00
DOMINGO 6 DE SEPTIEMBRE
CARRERA: 14:00



HAMILTON DOMINA EN TODOS LOS TERRENOS A SU COMPAÑERO. ESTÁ POR VER SI EN EL CIRCUITO DE MONZA HABRÁ REACCIÓN DE ROSBERG



EN 2014 La guinda del pastel, dulce para unos, amarga para otros

Lewis Hamilton y Nico Rosberg llegaron a Monza envueltos en la polémica del accidente sufrido en Spa, y con un grave conflicto en el seno de Mercedes que terminó con la sanción al piloto alemán y su admonición pública. Desde el Gran Premio de Austria, por diferentes razones el doblete se le escapaba a Mercedes.

El equipo dejó claro a sus pilotos que no habría más toques entre ellos. Para Hamilton era vital la victoria, pero ahora vigilados estrictamente ambos pilotos por sus jefes. También lo era lograr la pole. Pero un problema con el sistema que controlaba las revoluciones del motor dejó clavado al británico en la arrancada. Rosberg parecía marchar así hacia una nueva victoria que hubiera llevado su ventaja por encima de los 35 puntos. Tras la carrera italiana, terminó a 22 de diferencia.

Incomprensiblemente, Rosberg falló dos veces la frenada en la primera chicane de Monza. Hamilton le presionaba desde atrás. Hubo quien insinuó que devolvía así, por órdenes de equipo, la victoria que había perdido Hamilton en Spa. El campeonato estaba más vivo que nunca, y el británico iniciaba así su imparable final de temporada. Por detrás, Felipe Massa, tercero en su primera temporada con Williams, era aclamado por los 'tifosi' que un año atrás pedían su salida de Maranello.

En cuanto a Fernando Alonso, Monza y sus largas rectas iban a penalizar duramente las carencias de la unidad de potencia italiana, con poca capacidad de recarga y entrega de energía el domingo. El español arrancó mal y cayó hasta la octava posición. Luego McLaren, Force India y Red Bull le superaron en boxes. Finalmente incluso falló letalmente el ERS, y con 86 carreras en Ferrari sin una avería mecánica, el piloto español y Ferrari se retiró ante los 'tifosi'.

quete aerodinámico necesita tiempo y un ajuste más preciso, como los ángulos del alerón, las alturas y los reglajes de la suspensión». Arai hablaba tras Spa de responsabilidad al «50 por ciento, especialmente la resistencia del aire, hemos mejorado la potencia pero, debido a esa resistencia, la nueva evolución de motor no fue muy eficaz.

Podemos expresar en números el déficit del motor, pero el chasis es más difícil de cuantificar».

Alonso reconocía que no parecía haber 'gran diferencia' con la nueva evolución MK3 de Honda. «Hoy en día en la Fórmula 1, los avances son a pequeños pasos, y cuando tienes potencia extra sientes que vas un poco más



▲ Nico Rosberg llega a Monza dominado ampliamente por Hamilton. Necesita dar un golpe en la mesa si no quiere perder el tren del campeonato.

rápido, pero cuando vas tan atrás, nunca es suficiente».

Además, el progreso logrado con la parte térmica se lastra con el limitado nivel de los sistemas de recuperación y entrega de energía eléctrica de la unidad nipona. En tan largas rectas como las de Spa, y en trazados de largo radio como el belga y el italiano, de momento no funcionan a pleno rendimiento. Doblados Alonso y Button en Spa, milagro sería no repetir el panorama en el circuito italiano. Desde McLaren nos avisan que cambiará a partir del Gran Premio de Singapur.

Carlos Sainz y Roberto Merhi también cuentan con sus particulares desafíos. El piloto de Toro Rosso acumula cuatro carreras consecutivas sin

terminar, todas ellas en condiciones de haber puntuado. Afortunadamente para Sainz, la magnífica imagen que está cosechando esta temporada se vio reforzada en Spa con una entrada en el Q3 inesperada incluso para su propio equipo.

Sin embargo, el piloto español no puede defender en carrera sus posibilidades por el momento, mientras enfrenta un brillante y espectacular Verstappen sigue ganando enteros. Al margen de su sensacional talento –la fiabilidad respeta al holandés– para Sainz será crucial terminar en Monza, un circuito a priori que también se presenta complicado para el SRT10.

En cuanto a Roberto Merhi, de nuevo en Spa se pusieron



▲ Los Williams parecen haber perdido fuelle en los últimos tiempos. En Monza, donde Massa fue tercero en 2014, esperan recuperar terreno.



▲ Tras la carrera de Spa y su extraña estrategia de ir a una parada, Ferrari quiere volver a plantar cara, ante su público, al equipo Mercedes.



▲ Carlos Sainz espera acabar con la racha de problemas mecánicos que le han impedido acabar las últimas cuatro carreras.

en evidencia sus problemas en rectas y zonas rápidas en entrenamientos, quizás fruto de las diferencias de peso con Stevens. Si embargo, durante

la carrera, el castellanense está batiendo regularmente a su rival. Sería su cuarta vez consecutiva si repite en el gran premio italiano.

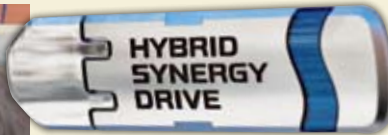


▲ Para Roberto Merhi el Gran Premio de Italia es otra oportunidad para batir a su compañero. Sería la cuarta vez consecutiva que lo consigue.

Con el Gran Premio de Italia acaba la cada vez más corta temporada europea. Ojalá no ocurra otro tanto con la presencia de Monza en el futuro

calendario, dadas las negociaciones en marcha con Bernie Ecclestone. Pocos creen que la sangre llegue al río. Sería un golpe letal para la Fórmula 1.

Híbridos de Toyota y Lexus



MENOS MANTENIMIENTO, MÁS AHORRO

Desarrollado específicamente para minimizar el mantenimiento y maximizar la durabilidad, el sistema Full Hybrid de Toyota ha demostrado su efectividad en el estudio realizado por la revista alemana sobre gestión de flotas BFP Fuhrpark. Tras el análisis de gastos en distintos híbridos e

híbridos enchufables, con más de 36 meses de antigüedad y 120.000 kilómetros recorridos, solo los Toyota Auris híbridos y los Lexus IS 300h presentaron un ahorro real, frente al resto de los modelos probados, que acabaron con un coste de mantenimiento superior a sus equivalentes en diésel y gasolina. En

el caso del Auris, se trata de 300 euros menos que un diésel y 160 frente a un gasolina. Mucho más importantes son los 1.000 euros en mantenimiento que se dejan de gastar a lo largo de los tres primeros años en un Lexus IS 300h, si se compara con el mismo modelo de gasolina, cifra en la que unos 450 euros corresponden al cambio de neumáticos.

Una mayor eficiencia del sistema híbrido combinado de Toyota, que hace posible no precisar de arranque convencional y alternador, carecer de correa de transmisión y no tener mantenimiento de la correa de distribución. Pero además, el sistema de regeneración de frenado controlado electrónicamente con que cuentan los híbridos de Toyota aumenta la duración de las pastillas por encima de los 100.000

km, los neumáticos duran más de 50.000 km, la vida útil del escape es superior a cinco años y las bombillas de los faros LED aguantan 20 años.

Es fruto de una tecnología que no ha dejado de evolucionar desde que la primera generación del Prius vio la luz hace veinte años. Desde entonces, el grupo nipón ha vendido ocho millones de híbridos, cifra que, según los cálculos de la automovilística, ha permitido reducir unos 58 millones de toneladas las emisiones de CO₂ y ahorrado unos 22.000 millones de litros de gasolina, en comparación con lo que habrían gastado ese número de vehículos de gasolina convencionales de tamaño y prestaciones similares.



Precios

Los coches empiezan a subir

En julio, los coches costaban en España un 3,4 por ciento más que ese mismo mes del año pasado, un encarecimiento significativo, que contrasta con el mantenimiento del 0,1% de crecimiento del IPC general y el 0,3% de incremento que presenta la variación interanual del precio de los



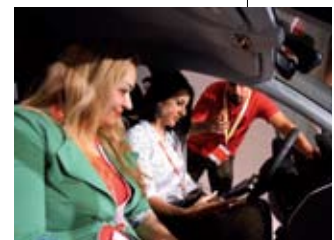
automóviles. Son datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), que también reflejan la subida del 2,1% del IPC de los automóviles al comparar el precio de los siete primeros meses de este año con el mismo periodo del anterior. Menor ha sido la subida del resto de vehículos (1,9%) en julio, sobre julio de 2014, con una acumulado anual del 1,7%.

Por contar, los repuestos y accesorios cuestan menos: -1,6 y -1,2 por ciento en el mes y en el acumulado, respectivamente. También carburantes y lubricantes experimentaron una fuerte bajada en julio (-10%), aunque de enero a julio presentan un encarecimiento del 4,8%. Por su parte, mantenimiento y reparaciones tienen subidas del 0,8% en julio y 0,9% en el acumulado.

Seat

FORMACIÓN DE VENDEDORES

Conocer al fondo el vehículo que se va a vender es fundamental para los que trabajan en un concesionario, mucho más cuando las nuevas tecnologías permiten a los compradores llegar con un gran conocimiento del coche y lo que les interesa es información detallada. Para hacer frente a la nueva situación, Seat ha realizado unas jornadas de formación para su red comercial internacional. Más de 4.600 personas de 40 mercados diferentes pudieron «empaparse» de las innumerables aplicaciones que ofrece el Ibiza, así como conocer las principales características del nuevo coche y conducirlo. Una iniciativa que los ha preparado para «argumentar y contrarrestar las objeciones de los clientes» y satisfacer plenamente las necesidades de unos compradores 2.0.



Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español.

Un listado completo -aunque con un número reducido de datos- que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like GIULIETTA 14 TB Multiair 170cv Distinctive.

Audi logo and text: Importador: Volkswagen Audi España, S.A. de la Sábila. Edificio Semin Polígono Mas de los Olegos. El Pared de Labaigal (Barrozin). *Teléfono: 94...

Table listing Audi models such as A1 1.4 TDI 90CV ultra Attraction, A1 1.4 TDI 90CV ultra S tronic Attraction, etc.

Abarth logo and text: Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.7500, Alcalá de Henares, 28804. Madrid. Teléfono: 98653700. Garantía: Dos años...

Table listing Abarth models such as 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6, 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6 Secuencial, etc.

Alfa Romeo logo and text: Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.7500, Alcalá de Henares, 28804. Madrid. Teléfono: 918 653700. Garantía: Dos años...

Table listing Alfa Romeo models such as MITO 1.3 JTDm 85CV S&S MiTo, MITO 1.3 JTDm 85CV S&S Distinctive, etc.

Table listing Audi models (continued) such as A1 1.6 TDI 116CV ultra Attraction, A1 1.6 TDI 116CV ultra S tronic Attraction, etc.

Table listing Audi models (continued) such as A1 Sportback 1.4 TDI 90CV ultra Str, A1 Sportback 1.4 TDI 90CV ultra S tronic Attraction, etc.

Table listing Audi models (continued) such as A1 Sportback 1.4 TFSi 125CV S tronic, A1 Sportback 1.4 TFSi 150CV S tronic, etc.

Table listing Audi models (continued) such as A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str, A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV quat, etc.

Table listing Audi models (continued) such as A3 Cabrio 1.4 TFSi 125CV S tronic Ambition, A3 Cabrio 1.4 TFSi 150CV COD ultra Ambiente, etc.

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

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

LEXUS Llegan los Sport Edition

Techo, retrovisores, calandra, llantas y detalles exteriores en negro son las señas de identidad de los CT 200h e IS300h Sport Edition...

antinieblas y diurnas en el CT 200 y faros xenon en el IS 300. Cuestan 29.500 y 42.600 euros, respectivamente...



CT 200h: 29.500 €
IS 300h: 42.600 €

MENOS CONSUMO PARA EL NUEVO AUDI A4. El asistente predictivo de eficiencia, que ayuda a bajar el consumo hasta un diez por ciento...

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros.

Large table listing various car models (including Continental, BMW, Citroën) and their prices in euros.

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. Contains detailed listings for various car models like Dacia, Duster, and Fiat.

Dacia Fabricante/Importador: Renault España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like Sanderio and Duster.

Ford Fabricante/Importador: Ford Automóviles España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like KA, Focus, and Fiesta.

Fiat Fabricante/Importador: Fiat Auto España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like Duster and Sanderio.

Ford Fabricante/Importador: Ford Automóviles España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like Focus and Fiesta.

Ford Fabricante/Importador: Ford Automóviles España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like Focus and Fiesta.

Ford Fabricante/Importador: Ford Automóviles España

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros. Lists models like Focus and Fiesta.

BMW SERIE 7

APARCA SOLO Entre las tecnologías que estrena el nuevo Serie 7 se encuentra el aparcamiento remoto que permite aprovechar los espacios especialmente estrechos al poder manejar el vehículo desde fuera con la Display Key, la llave con pantalla desde la que se controlan las maniobras. El sistema también ayuda a estacionar sentados al volante.

Disfruta del Serie 1 desde 23.240 €

Con la promoción actual de BMW se puede disponer de un Serie 1 desde 23.240 euros si se trata del 116i tres puertas o desde 24.290 con carrocería de cinco. Es el precio de las versiones de acceso a la gama del modelo alemán, aplicados los 750 euros que corresponden al Pive y los 1.210 € estipulados por recompra cuando se opta por el equipamiento básico y los motores más pequeños. En el resto de acabados y mecánicas los descuentos llegan a suman 2.347 euros, puesto que a Pive (750 €) y recompra (en este caso 755 €) se une la aportación especial «por acabado» de 843 euros.

Hasta 2.347 € de descuento



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. Contains detailed listings for various car models from brands like Dacia, Ford, and Fiat.

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

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

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D 200 CDI Avantgard Extralargo	G 55.373	
D 220 CDI Avantgard Extralargo	G 55.644	
D 250 BlueTEC Avantgard Extralargo	G 60.713	
D SLK 250 D	G 48.600	
G SLK 200	G 44.650	
G SLK 300	G 50.500	
G SLK 350	G 60.275	
G Mercedes-AMG SLK 55	G 86.775	
G Mercedes-AMG SLK 55 CarbonLOOK Edition	G 95.061	
G AMG GT 4.0 V8	G 141.800	
G AMG GT 4.0 V8 S Edition 1	G 181.770	
G SL 400	G 115.850	
G SL 500	G 139.950	
G SL 63 AMG	G 191.300	
G SL 63 AMG ZL00K Edition	G 203.203	
G SL 65 AMG	G 284.500	
G SL 65 AMG ZL00K Edition	G 291.281	
D GLA 200 CDI Style	G 31.575	
D GLA 200 CDI Urban	G 32.307	
D GLA 200 CDI AMG Line	G 33.956	
D GLA 200 CDI Edition 1	G 37.558	
D GLA 220 CDI Style	G 37.375	
D GLA 220 CDI 4Matic Style	G 39.900	
D GLA 220 CDI Urban	G 38.107	
D GLA 220 CDI AMG Line	G 39.756	
D GLA 220 CDI 4Matic Urban	G 40.660	
D GLA 220 CDI 4Matic AMG Line	G 42.374	
D GLA 220 CDI Edition 1	G 43.538	
D GLA 220 CDI 4Matic Edition 1	G 46.118	
D GLA 200 Style	G 36.075	
D GLA 200 Urban	G 36.835	
D GLA 200 AMG Line	G 38.549	
D GLA 200 Edition 1	G 42.293	
D GLA 250 Style	G 43.550	
D GLA 250 4Matic Style	G 46.100	
D GLA 250 Urban	G 44.310	
D GLA 250 AMG Line	G 46.024	
D GLA 250 4Matic Urban	G 46.860	
D GLA 250 4Matic AMG Line	G 48.574	
D GLA 250 Edition 1	G 49.768	
D GLA 250 4Matic Edition 1	G 52.318	
D GLA 45 AMG	G 65.750	
D GLA 45 AMG Edition 1AM	G 74.268	
D GLA 200 CDI	G 38.675	
D GLA 220 CDI	G 41.675	
D GLA 220 CDI 4M	G 45.250	
D GLA 220 BlueTEC 4M	G 47.225	
D GLA 250 BlueTEC 4M	G 50.150	
D GLA 350 CDI	G 57.350	
D GLA 250 4M	G 50.225	
D GLA 350 4M	G 56.350	
D GL GLC 220 d 4MATIC	G 47.900	
D GL GLC 220 d 4MATIC Exclusive	G 49.409	
D GL GLC 220 d 4MATIC AMG Line	G 51.444	
D GL GLC 220 d 4MATIC Edition 1	G 57.444	
D GL GLC 220 d 4MATIC Exclusive	G 49.900	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 51.409	
D GL GLC 250 d 4MATIC AMG Line	G 53.414	
D GL GLC 250 d 4MATIC Edition 1	G 59.444	
D G 63 AMG Largo	G 161.200	
D G 65 AMG Largo	G 309.175	
D G 350 BlueTEC Largo	G 120.325	
D G 350 BlueTEC Largo Black Edition	G 129.967	
D G 500 Largo	G 118.150	
D G 500 Largo Black Edition	G 134.724	
D M-CLASS ML 63 AMG 4MATIC	G 128.525	
D M-CLASS ML 250 BlueTEC 4MATIC	G 99.750	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 60.125	
D M-CLASS ML 350 BlueTEC 4MATIC	G 67.775	
D GL GLC 350 d 4MATIC	G 68.425	
D GL GLC 500 e 4MATIC	G 77.875	
D M-CLASS ML 400 4MATIC	G 72.300	
D GL GLC 400 4MATIC	G 72.975	
D M-CLASS ML 500 4MATIC	G 89.500	
D GL Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC	G 129.800	
D GL Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC	G 141.100	
D GL GLS 63 AMG 4M	G 154.925	
D GL COUPE GLC 450 AMG 4MATIC	G 93.500	
D GL COUPE GLC 350 d 4MATIC	G 78.700	
D GL COUPE GLC 450 e 4MATIC	G 80.625	
D GL COUPE Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC	G 137.100	
D GL COUPE Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC	G 148.800	
D GL-CLASS GL 350 BlueTEC 4M	G 87.075	
D GL-CLASS GL 400 4M	G 91.375	
D GL-CLASS GL 500 4M	G 112.850	

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D MINI COOPER SD COUP automatico	G 30.541	
D MINI COOPER S COUP	G 27.800	
G MINI COOPER S COUP automatico	G 29.450	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	G 34.750	
G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	G 35.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automatico	G 37.772	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP	G 38.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP	G 33.450	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP automatico	G 36.361	
G AMG GT 4.0 V8 S	G 163.400	
G AMG GT 4.0 V8 S Edition 1	G 181.770	
G SL 400	G 115.850	
G SL 500	G 139.950	
G SL 63 AMG	G 191.300	
G SL 63 AMG ZL00K Edition	G 203.203	
G SL 65 AMG	G 284.500	
G SL 65 AMG ZL00K Edition	G 291.281	
D GLA 200 CDI Style	G 31.575	
D GLA 200 CDI Urban	G 32.307	
D GLA 200 CDI AMG Line	G 33.956	
D GLA 200 CDI Edition 1	G 37.558	
D GLA 220 CDI Style	G 37.375	
D GLA 220 CDI 4Matic Style	G 39.900	
D GLA 220 CDI Urban	G 38.107	
D GLA 220 CDI AMG Line	G 39.756	
D GLA 220 CDI 4Matic Urban	G 40.660	
D GLA 220 CDI 4Matic AMG Line	G 42.374	
D GLA 220 CDI Edition 1	G 43.538	
D GLA 220 CDI 4Matic Edition 1	G 46.118	
D GLA 200 Style	G 36.075	
D GLA 200 Urban	G 36.835	
D GLA 200 AMG Line	G 38.549	
D GLA 200 Edition 1	G 42.293	
D GLA 250 Style	G 43.550	
D GLA 250 4Matic Style	G 46.100	
D GLA 250 Urban	G 44.310	
D GLA 250 AMG Line	G 46.024	
D GLA 250 4Matic Urban	G 46.860	
D GLA 250 4Matic AMG Line	G 48.574	
D GLA 250 Edition 1	G 49.768	
D GLA 250 4Matic Edition 1	G 52.318	
D GLA 45 AMG	G 65.750	
D GLA 45 AMG Edition 1AM	G 74.268	
D GLA 200 CDI	G 38.675	
D GLA 220 CDI	G 41.675	
D GLA 220 CDI 4M	G 45.250	
D GLA 220 BlueTEC 4M	G 47.225	
D GLA 250 BlueTEC 4M	G 50.150	
D GLA 350 CDI	G 57.350	
D GLA 250 4M	G 50.225	
D GLA 350 4M	G 56.350	
D GL GLC 220 d 4MATIC	G 47.900	
D GL GLC 220 d 4MATIC Exclusive	G 49.409	
D GL GLC 220 d 4MATIC AMG Line	G 51.444	
D GL GLC 220 d 4MATIC Edition 1	G 57.444	
D GL GLC 220 d 4MATIC Exclusive	G 49.900	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 51.409	
D GL GLC 250 d 4MATIC AMG Line	G 53.414	
D GL GLC 250 d 4MATIC Edition 1	G 59.444	
D G 63 AMG Largo	G 161.200	
D G 65 AMG Largo	G 309.175	
D G 350 BlueTEC Largo	G 120.325	
D G 350 BlueTEC Largo Black Edition	G 129.967	
D G 500 Largo	G 118.150	
D G 500 Largo Black Edition	G 134.724	
D M-CLASS ML 63 AMG 4MATIC	G 128.525	
D M-CLASS ML 250 BlueTEC 4MATIC	G 99.750	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 60.125	
D M-CLASS ML 350 BlueTEC 4MATIC	G 67.775	
D GL GLC 350 d 4MATIC	G 68.425	
D GL GLC 500 e 4MATIC	G 77.875	
D M-CLASS ML 400 4MATIC	G 72.300	
D GL GLC 400 4MATIC	G 72.975	
D M-CLASS ML 500 4MATIC	G 89.500	
D GL Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC	G 129.800	
D GL Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC	G 141.100	
D GL GLS 63 AMG 4M	G 154.925	
D GL COUPE GLC 450 AMG 4MATIC	G 93.500	
D GL COUPE GLC 350 d 4MATIC	G 78.700	
D GL COUPE GLC 450 e 4MATIC	G 80.625	
D GL COUPE Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC	G 137.100	
D GL COUPE Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC	G 148.800	
D GL-CLASS GL 350 BlueTEC 4M	G 87.075	
D GL-CLASS GL 400 4M	G 91.375	
D GL-CLASS GL 500 4M	G 112.850	

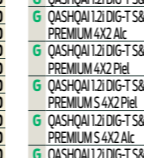
Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D ASX 220 DI-D Kaiteki Auto 4WD	G 33.200	
D MONTEO 3.2 D-J Kaiteki	G 20.300	
G ASY 160 MPI Motion	G 22.500	
D MONTEO 3.2 DI-D Spirit	G 38.200	
E EVALIA Elctrica Lease L100 S 5 Plazas	G 37.188	
E EVALIA Elctrica L100 S 5 Plazas	G 37.188	
D MONTEO 3.2 DI-D Kaiteki Auto	G 45.800	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion 2WD	G 31.900	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion 4WD	G 34.490	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion Auto 4WD	G 35.790	
D OUTLANDER 220 DI-D Kaiteki Auto 4WD	G 40.590	
D OUTLANDER 220 PHEV Motion Auto 4WD	G 42.200	
E OUTLANDER 2.0 PHEV Kaiteki Auto 4WD automatico	G 47.200	
D MINI ONE D	G 19.950	
D MINI COOPER D	G 22.100	
D MINI COOPER D automatico	G 23.800	
G MINI ONE	G 18.450	
G MINI COOPER	G 20.150	
G MINI COOPER	G 20.550	
G MINI COOPER automatico	G 22.250	
D MINI COOPER SD	G 26.750	
D MINI COOPER SD automatico	G 28.450	
G MINI COOPER S	G 25.950	
G MINI COOPER S automatico	G 27.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS	G 31.750	
G MINI JOHN COOPER WORKS automatico	G 33.700	
D MINI ONE D 5 PUERTAS	G 20.850	
D MINI COOPER D 5 PUERTAS	G 23.000	
D MINI COOPER D 5 PUERTAS automatico	G 24.700	
G MINI ONE S 5 PUERTAS	G 19.350	
G MINI ONE S 5 PUERTAS automatico	G 21.050	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS	G 21.450	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico	G 23.150	
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS	G 27.650	
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS automatico	G 29.350	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS	G 26.850	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico	G 28.600	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	G 25.400	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL 4	G 27.450	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automatico	G 28.000	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL 4 automatico	G 29.100	
D PACEMAN COOPER PACEMAN	G 24.300	
D PACEMAN COOPER PACEMAN automatico	G 25.950	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL 4	G 26.350	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL 4 automatico	G 28.000	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	G 29.400	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL 4	G 31.450	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automatico	G 32.200	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL 4 automatico	G 33.100	
G PACEMAN COOPER S PACEMAN	G 29.400	
G PACEMAN COOPER S PACEMAN automatico	G 31.050	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL 4	G 31.450	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL 4 automatico	G 34.400	
D PACEMAN JOHN COOPER WORKS	G 38.200	
D PACEMAN JOHN COOPER WORKS automatico	G 39.900	
D PACEMAN ALL 4 auto	G 31.800	
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	G 22.900	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	G 25.400	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automatico	G 28.000	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	G 21.750	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automatico	G 23.400	
D M-CLASS ML 250 BlueTEC 4MATIC	G 99.750	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 60.125	
D M-CLASS ML 350 BlueTEC 4MATIC	G 67.775	
D GL GLC 350 d 4MATIC	G 68.425	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4	G 27.450	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 29.100	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.450	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	G 25.950	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 29.000	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN	G 29.400	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.450	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN	G 29.400	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.050	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 34.400	
G COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS	G 38.200	
G COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS automatico	G 39.900	



Nissan
 Fabricante/Importador: Nissan Motor España S.A. Torre Nissan Pta. Card. General Amador 4-11, 08034 Serratejada. Teléfono: 923.98.000. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 63 puntos. Web: www.nissan.es

Peugeot
 Fabricante/Importador: Peugeot España S.A. Calle del Puerto de Sornport, 8, 28050 Madrid. Teléfono: 90.76.0000. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 94 puntos de asistencia en España. Web: www.peugeot.es

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D ECVIA 1.5dCi 110CV 5 Plazas	G 25.269	
D ECVIA 1.6dCi 110CV 5 Plazas	G 24.182	
G ECVIA 1.6dCi 110CV 7 Plazas	G 24.966	
E EVALIA Elctrica Lease L100 S 5 Plazas	G 31.288	
E EVALIA Elctrica L100 S 5 Plazas	G 31.288	
D MONTEO 3.2 DI-D Kaiteki Auto	G 45.800	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion 2WD	G 31.900	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion 4WD	G 34.490	
D OUTLANDER 220 DI-D Motion Auto 4WD	G 35.790	
D OUTLANDER 220 DI-D Kaiteki Auto 4WD	G 40.590	
D OUTLANDER 220 PHEV Motion Auto 4WD	G 42.200	
E OUTLANDER 2.0 PHEV Kaiteki Auto 4WD automatico	G 47.200	
D MINI ONE D	G 19.950	
D MINI COOPER D	G 22.100	
D MINI COOPER D automatico	G 23.800	
G MINI ONE	G 18.450	
G MINI COOPER	G 20.150	
G MINI COOPER	G 20.550	
G MINI COOPER automatico	G 22.250	
D MINI COOPER SD	G 26.750	
D MINI COOPER SD automatico	G 28.450	
G MINI COOPER S	G 25.950	
G MINI COOPER S automatico	G 27.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS	G 31.750	
G MINI JOHN COOPER WORKS automatico	G 33.700	
D MINI ONE D 5 PUERTAS	G 20.850	
D MINI COOPER D 5 PUERTAS	G 23.000	
D MINI COOPER D 5 PUERTAS automatico	G 24.700	
G MINI ONE S 5 PUERTAS	G 19.350	
G MINI ONE S 5 PUERTAS automatico	G 21.050	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS	G 21.450	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico	G 23.150	
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS	G 27.650	
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS automatico	G 29.350	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS	G 26.850	
G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico	G 28.600	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	G 25.400	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL 4	G 27.450	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automatico	G 28.000	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL 4 automatico	G 29.100	
D PACEMAN COOPER PACEMAN	G 24.300	
D PACEMAN COOPER PACEMAN automatico	G 25.950	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL 4	G 26.350	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL 4 automatico	G 28.000	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	G 29.400	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL 4	G 31.450	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automatico	G 32.200	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL 4 automatico	G 33.100	
G PACEMAN COOPER S PACEMAN	G 29.400	
G PACEMAN COOPER S PACEMAN automatico	G 31.050	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL 4	G 31.450	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL 4 automatico	G 34.400	
D PACEMAN JOHN COOPER WORKS	G 38.200	
D PACEMAN JOHN COOPER WORKS automatico	G 39.900	
D PACEMAN ALL 4 auto	G 31.800	
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	G 22.900	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	G 25.400	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automatico	G 28.000	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	G 21.750	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automatico	G 23.400	
D M-CLASS ML 250 BlueTEC 4MATIC	G 99.750	
D GL GLC 250 d 4MATIC	G 60.125	
D M-CLASS ML 350 BlueTEC 4MATIC	G 67.775	
D GL GLC 350 d 4MATIC	G 68.425	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4	G 27.450	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 29.100	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.450	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	G 25.950	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 29.000	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN	G 29.400	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.450	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN	G 29.400	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 31.050	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL 4 automatico	G 34.400	
G COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS	G 38.200	
G COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS automatico	G 39.900	



Opel
 Fabricante/Importador: General Motors España S.A. Oficinas 4x4s Drive Drive 2, Avenida de Ibañeta, 20000 Marzán, (Madrid). Teléfono: 94.969.200. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 52 puntos. Web: www.opel.es

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D MINI COOPER SD COUP automatico	G 30.541	
D MINI COOPER S COUP	G 27.800	
G MINI COOPER S COUP automatico	G 29.450	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	G 34.750	
G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	G 35.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automatico	G 37.772	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP	G 38.700	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP automatico	G 36.361	
G AMG GT 4.0 V8	G 141.800	
G AMG GT 4.0 V8 S	G 163.400	
G AMG GT 4.0 V8 S Edition 1	G 181.770	
G SL 400	G 115.850	
G SL 500	G 139.950	
G SL 63 AMG	G 191.300	
G SL 63 AMG ZL00K Edition	G 203.203	
G SL 65 AMG	G 284.500	
G SL 65 AMG ZL00K Edition	G 291.281	
D GLA 200 CDI Style	G 31.575	
D GLA 200 CDI Urban	G 32.307	
D GLA 200 CDI AMG Line	G 33.956	
D GLA 200 CDI Edition 1	G 37.558	
D GLA 220 CDI Style	G 37.375	
D GLA 220 CDI 4Matic Style	G 39.900	
D GLA 220 CDI Urban	G 38.107	
D GLA 220 CDI AMG Line	G 39.756	
D GLA 220 CDI 4Matic Urban	G 40.660	
D GLA 220		

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

Table listing car models, prices, and specifications for various brands including Renault, SEAT, and Honda. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, and Precio en euros.

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

Table listing car models, prices, and specifications for various brands including Opel, Volkswagen, and Ford. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, and Precio en euros.



CUIDAR EL CAMBIO AUTOMÁTICO

Laura González

Tengo un VW Polo 1.4 de 85 caballos con cambio DSG de 7 velocidades de la generación anterior. Estoy encantada con mi coche pero tengo una duda. Al aparcar sitúo la palanca en P y no acciono el freno de mano. Me dicen que si sigo haciéndolo puedo estropear el cambio. ¿Es cierto? Gracias.

RESPUESTA

Lo más aconsejable es poner el freno de estacionamiento siempre que aparques tu vehículo. El motivo no es otro que ahorrar sufrimiento a los componentes internos que forman parte de la caja automática, mucho más si al estacionar lo haces en una pendiente, ya que la mayor parte del peso del vehículo lo soportarán los frenos traseros, liberando de presión a la caja de cambio. Existen modelos que al quitar el contacto automáticamente activan el freno de estacionamiento eléctrico, pero no es tu caso.

Otro factor que puede alargar la vida útil de tu caja de cambio DSG es situar la palanca en posición N, que corresponde a punto muerto, como muy bien sabrás, siempre y cuando efectúes paradas más prolongadas de lo normal, como en algunos semáforos en rojo en intersecciones complicadas.



ARCOS DE SEGURIDAD ACTIVOS

Julio Sanmartín

Me han comentado que se han detectado casos en que los arcos de seguridad activos en un cabrio han saltado sin que llegue a producirse un vuelco. ¿Puede pasar? Gracias y sigan trabajando como hasta ahora.

RESPUESTA

Tenemos constancia de algún incidente, pero afortunadamente son casos muy aislados. A nosotros nos pasó hace unos años en un Mercedes SL. Tras pasar por un bache traicionero y hacer tope en la suspensión saltó uno de los arcos, con el consiguiente susto. La electrónica es una gran aliada pero alguna vez puede fallar. Ten en cuenta que los arcos de seguridad traseros se activan en cuanto los sensores de impacto detectan el riesgo de que el vehículo vuelque o sufra un impacto severo (ya sea frontal, lateral o por detrás).

Por este motivo puede pasar que si vamos demasiado rápidos el sistema crea que estamos en apuros y actúe, pero afortunadamente son

casos prácticamente anecdóticos. Los arcos de seguridad son accionados por un sistema de liberación especial y los soportes perfilados saltan hacia arriba en apenas unos milisegundos. Los perfiles encajan en su posición final donde, en combinación con el marco del parabrisas extremadamente rígido, crean un espacio de supervivencia para los ocupantes.

Hay sistemas que detectan si la capota está montada o recogida, variando la altura de los arcos de seguridad con el fin de no rasgar la lona. También hay modelos que, si el vehículo no llega a volcar, se pueden volver a insertar manualmente en su posición original, evitando de esta manera costes de reparación.

de escape metálico, al enfriarse, suena con ese efecto de lata al que te refieres y no tendría mayor importancia. Si fuese el catalizador los ruidos también serían evidentes en marcha y notarías hasta cierta pérdida de potencia. Si tienes posibilidad de subir el coche a un elevador golpea el tubo de escape en todos sus tramos para comprobar que no hay fisuras, aunque repetimos que casi con total seguridad se deba a la diferencia de temperatura al parar tu vehículo.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁL ES LA MULTA POR LLEVAR A UN NIÑO SIN EL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL EN EL COCHE?

Previamente a resolver la duda de nuestro lector, tenemos que recordar que toda persona, por supuesto, si es menor, con mayor motivo, cuya estatura no alcance los 135 centímetros de altura, deberá utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso. En el caso de que la estatura sea igual o superior a esos 135 centímetros, ya no sería obligatorio el sistema de retención infantil, sino que bastaría con llevar, correctamente, abrochado el propio cinturón de seguridad del vehículo.

Del mismo modo, hay que señalar que, si los niños viajan en un asiento de pasajero protegido con un airbag frontal, no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás, a menos que, previamente, el airbag haya sido desactivado.

Finalmente, tenemos que indicar que, si no se cumplen estas obligaciones, respecto al uso de los sistemas de retención infantil, o, los mismos no son homologados o adecuados a la talla y al peso, se estaría cometiendo una infracción de las consideradas graves y cuya sanción sería de 200 euros e, incluso, podría suponer la pérdida de 3 puntos. En este sentido tenemos que recordar que la responsabilidad por viajar con un menor que no cumple con estas normas recae, siempre, en el conductor del vehículo, excepto que se trate de un conductor profesional prestando servicio público a terceros (es decir, un taxi o autobús, por ejemplo), en cuyo caso, la responsabilidad recaerá, directamente, en el padre, madre o tutor del menor.

Además, el vehículo, también, podría ser inmovilizado, impidiendo con ello que se pueda continuar la marcha, hasta que se resuelva el problema del uso del sistema de retención infantil, que generó dicha inmovilización. En este caso los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización serán por cuenta del conductor que cometió la infracción.

BUENA PREGUNTA

¿CÓMO SE HAN DE LLEVAR LAS MASCOTAS EN EL AUTOMÓVIL?

Tengo un perro pequeño que quiero llevarme de vacaciones ¿cómo debe ir colocado en el coche?

RESPUESTA

Como hemos señalado en numerosas ocasiones, la Ley no regula, exactamente, como deben viajar los animales, si bien, lo que hace la normativa es regular de forma genérica las condiciones de la conducción y ahí es donde se incluye la posible infracción de no cumplir con lo fijado.

Así, se establece, como norma general, que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

Igualmente deberá cuidar, especialmente, de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos.

Por tanto, la conclusión que debemos extraer de este tipo de regulación es que los animales deberán ir sujetos con algún sistema de retención que impida que estos, en algún momento, puedan interferir en la atención permanente que el conductor debe dedicar a sus acciones como tal; siendo los más adecuados, o bien, el específico "transportín" destinado a estos efectos y que debería ir colocado en el suelo del vehículo, o bien, el uso de la red o rejilla de sujeción o separación entre el maletero preparado al efecto y el habitáculo del vehículo.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

CAMBIO DE MEDIDA DE NEUMÁTICOS EN UN FORD FIESTA

Luis Cañas

Si lo deseas lo puedes hacer, por lo tanto no tengas miedo porque no te pondrán problemas en la ITV. Tu Ford Fiesta de 125 caballos Ecoboost calza unos 195/45 R16 y los puedes sustituir por unos 215/40 R16 perfectamente porque están dentro de las equivalencias que marca la ley en cuanto a diámetro exterior. Eso sí conviene que repases los índices de carga

y velocidad, porque deben ser iguales o superiores a los que sustituyes. Lo que nos extraña es que los nuevos 215/40 R16 te salgan más económicos, salvo que estén en oferta o se trate de una marca de segunda fila.

RUIDOS EN EL TUBO DE ESCAPE

Francisco Martínez

En principio y por tus indicaciones, ya que sólo suena al aparcar, el ruido podría venir por efecto de la termodinámica, ya que el tubo

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 carne.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

EN 1990 LOS RADARES DE LA DGT ESTABAN BAJO SOSPECHA



intacta su línea y su encanto de utilitario exclusivo...

Entre las pruebas de la semana, analizábamos uno de los superventas del mercado español, el Ford Sierra, que ofrecía una amplia variedad de carrocerías y acabados para dar respuesta a las necesidades de casi cualquier tipo de familia. Cuatro y cinco puertas, coupé y familiar eran analizados al detalle en una comparativa en la que contábamos con diferentes motorizaciones, desde el modesto turbodiésel de 75 caballos a variantes de gasolina de 110, 120 y 125 caballos; incluso había una versión con tracción a las cuatro ruedas. En general, en la gama del Ford Sierra destacábamos sus acabados y unos consumos ajustados. Y entre las cosas mejorables, los desarrollos un poco largos y unas suspensiones que se nos antojaban como demasiado blandas. Los precios de los modelos probados oscilaban entre 1,9 y 2,3 millones de pesetas. Otro argumento para su éxito.

A esta prueba de gama se unía, como guinda, la prueba del Ford Sierra Cosworth 4x4. 220 caballos de fuera bruta en un modelo convertido en leyenda que costaba 5,6 millones de pesetas. De él se destacaba su comportamiento y sus frenos y la falta de potencia en baja y la pobre instrumentación eran aspectos a mejorar.

De una leyenda a otra. Nos poníamos al volante del Honda NSX, el F-1 de calle de la marca japonesa que nos cautivó desde el primer momento. Más confort que un Ferrari 348, más fácil de conducir que un Porsche Carrera 2 y con todo el aroma de un producto artesanal. Ingredientes que lo han convertido en un mito.

Nº 354

4 AGOSTO 1990

La portada



El Honda NSX era la imagen más destacada de la portada de esta semana. Pero además, la prueba de la gama del Ford Sierra y la encuesta entre los usuarios sobre el Citroën AX se convertían en temas destacados en nuestra primera.

Uno de los modelos de mayor éxito en España, el Citroën AX era analizado por los usuarios, que destacaban del pequeño modelo que servía para mejorar la imagen de la marca. Además, el AX obtenía un grado de satisfacción de 8,1. Una gran nota.

La llegada de la gasolina sin plomo nos llevaba a compararla -en tres modelos- con la gasolina normal para ver sus ventajas e inconvenientes. Con el correvit, en el Jarama, pudimos certificar en un Peugeot 205, un Renault 19 y un Ford Sierra que con la nueva gasolina crecía el consumo en todos ellos y empeoraban las aceleraciones. Eso sí, como el precio por litro era más barato, el gasto cada 100 kilómetros era similar.

NSX, el F-1 de Honda

Puede que no sean los mejores momentos para hablar de Honda y de Fórmula 1. Pero hace 25 años la marca japonesa nos dejaba con la boca abierta al probar su deportivo NSX, un coche llamado a hacer historia y que aún hoy, a la espera de poder probar su nueva generación, se mantiene entre los sueños de cualquier buen amante del automóviles.

Motor16 se hacía eco de una denuncia sobre los radares que utilizaba la DGT. En concreto estaba en duda la homologación de los mismos y las correspondientes revisiones para que funcionaran correctamente. Los certificados que daban fe de la revisión anual de los cinemómetros por parte del Ins-

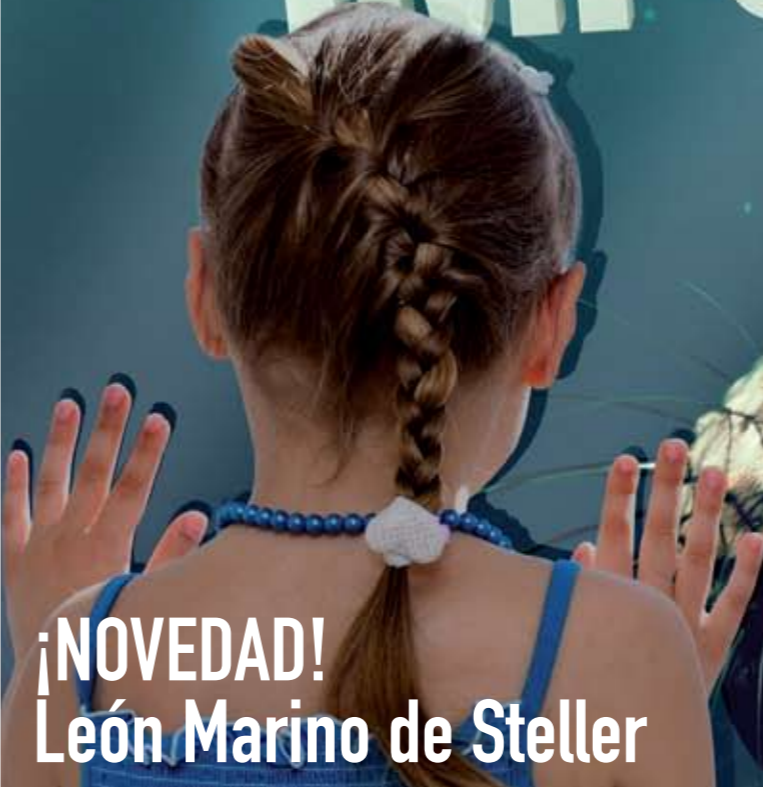
tituto Español de Metrología no eran claros y eso hacía que esos radares estuvieran bajo sospecha.

Hace 25 años volvía el Mini al mercado. Sí, habéis leído bien. El legendario modelo británico, en versión Mayfair regresaba a España importado por una tienda madrileña. El 'Mini auténtico' mantenía

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



MÁS CERCA IMPOSIBLE



¡NOVEDAD!
León Marino de Steller

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

SÍGUENOS EN

Nuevo Volkswagen A-Polo (Solo disponible en la Tierra)



www.volkswagen.es/polo

Marte mola, pero la Tierra con el Nuevo Volkswagen A-Polo por 9.900€* mola más.

Nuevo Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW 3p por 9.900 €*:

Aire acondicionado	Aster once de arranque en pendientes
Línea de visión de 15°	Sistema Start/Stop
Radio CD con pantalla táctil a color de 6,5" con Bluetooth	Airbags frontales, laterales y de cabeza
6 llantas	Control de presión de neumáticos
Volkswagen multifunción	Faros halógenos y luz de marcha diurna
Sistema de frenada individual múltiple	Revoluciones céntricas con ajuste eléctrico
ESC, ABS	Anticollaps



Síguenos en



Das Auto.

Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW consumo medio (l/100km) de 4,8; emisión de CO₂ (g/km) de 108.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 9.900 € para un Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW 3p (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de marca, coleccionario y Plan PIVE incluido), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien a través de Volkswagen Finance EPC S.A., según condiciones contractuales, un capital máximo de 8.200 €, con una permanencia máxima de la financiación de 36 meses. La oferta de financiación lleva asociada la contratación opcional de un seguro por 299 € con la Compañía Zurich de la modalidad de todo riesgo con franquicia de 300 €, para reparaciones efectuadas en la Red Oficial Volkswagen, para mayores de 29 años en el momento de la contratación, medido por Volkswagen Insurance Services Compañía de Seguros, S.L. inscrita en el Registro Especial de Sociedades de Compañía de Seguros con la clave J-0867. Oferta válida hasta el 31/09/2019 o finalización del Plan PIVE. Incompatible con otras ofertas financieras. Limitada a 2.000 unidades. Modelo visualizado Polo Sport con opciones.