

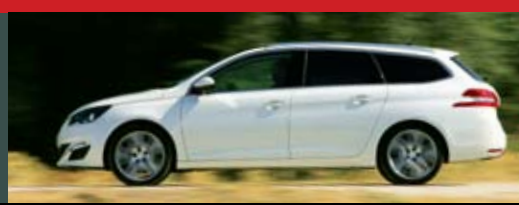
1,30 € Sale los martes

Motor 16.com

AUDI SPORT
DE LA COMPETICIÓN
A LA CALLE



Pruebas: Citroën C4
2.0 BlueHDI 150, Peugeot
308 SW 1.2 PureTech 110



Nº 1.655
Del 15 al 28 de septiembre
de 2.015

Salón de Fráncfort

Los coches que pronto podrás conducir



**Citroën ▲
C4 Cactus M**



Toyota Prius ▲

**Opel ▶
Astra ST**



**◀ Renault
Mégane**



**Jaguar ▼
F-Pace**



Seat Ibiza Cupra ▲



Y además Al volante: Kia Cee'd, Mazda MX-5,
Mercedes Clase A, Mitsubishi Outlander,
Volkswagen Passat Alltrack

PROBAMOS EL NUEVO AUDI A4

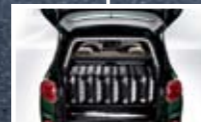


MÁXIMO REFINAMIENTO DESDE 33.000 €

LA ZONA DE JUEGOS FAMILIAR.



HASTA 7 PLAZAS
MODULABLES
(VERSIÓN LIVING).



5 PUERTAS PARA
5 ADULTOS
Y SUS 5 MALETAS.



PANTALLA TÁCTIL,
6 AIRBAGS Y
ESP DE SERIE.

GAMA 500L DESDE **10.990€**
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



FIAT 500L. CRECER MOLA.

fiat.es

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500L de 105 a 152 g/km. Consumo mixto: de 4,0 a 6,9 l/100km.

PVP Recomendado Fiat 500L Pop Star 1.4 16v 95 CV. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante, que incluye bonus Eco(Fiat, PIVE 8, incentivo apoyado por el Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) con arreglo al programa de Incentivos al Vehículo Eficiente para familias numerosas y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 7.990€ con plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de kilometraje desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional, para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones de contratación, con plazo mínimo de 36 meses y mínimo a financiar de 7.990€. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 31/10/2015, solo para unidades en stock y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE publicadas en la página web del Instituto IDAE. Fuente: Jato Dynamics, Fiat ocupa los primeros puestos en las marcas europeas de volumen más bajo de emisiones CO₂. Modelo visualizado Fiat 500L Trekking 1.4 95 CV con opcionales (PVP recomendado: 13.550€, incluye los mismos descuentos que el vehículo promocionado y el PIVE 8).



entre nosotros



Ángel
Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Decadencia

Si a la antigüedad de nuestro parque automovilístico unimos el estado de nuestras carreteras, el resultado demuestra una decadencia preocupante.

Empecemos con una serie de datos que ponen de manifiesto la antigüedad de un número importante de turismos, todoterrenos, comerciales, camiones y autobuses que circulan por carreteras y poblaciones. Según un informe de la asociación de fabricantes, Anfac, al cierre del año pasado, la media de edad del total de los 26,2 millones de vehículos en circulación es de 11,3 años, cuando en 2007 el promedio se situaba en los 6 años y medio. De hecho, para ser más exactos, el porcentaje de turismos con más de una década alcanza el 55 por ciento y de éstos, el 25 por ciento tiene más de 15 años. Algo que también ocurre con 6 de cada 10 camiones y el 52 por ciento de los autobuses. Una situación que nos coloca en la tasa más alta de vehículos antiguos en circulación, desde 1997. De ahí que según un reciente dato de la Dirección General de Tráfico, la edad media de los vehículos implicados en accidentes mortales se sitúa en los 13,2 años. Con el agravante de que según un estudio del Observatorio Español de Conductores, un 35 por ciento considera que cambiar neumáticos o hacer reparaciones al coche, que no sean imprescindibles, es una pérdida de un dinero que no tienen. Razón que podría resultar exculpatoria, si no fuera porque con su actitud ponen en juego su vida o la de los demás. De hecho, nadie tiene duda de que el mal estado de un vehículo es además de un peligro permanente para la seguridad vial, un foco importante de contaminación.

Un deterioro al que tenemos que añadir el desplome de la inversión en el mantenimiento de las carreteras. Así, según un informe de la Asociación Española de la Carretera, la situación actual es la peor desde 1985. Cuestiones como reponer 33.000 señales, repintar marcas viales en 52.000 kilómetros, revisar el 82 por ciento de las luminarias, reparar el deplorable estado del asfalto o eliminar definitivamente los puntos negros, revela la inoperancia permanente de los Gobiernos Central y Autonómicos. En resumen, que si a tanto automóvil entrado en años le añadimos la mala conservación de unas vías con mayor densidad de tráfico, seguiremos deambulando en la decadencia propia de estos años. Menos mal que la directora general de Tráfico, María Seguí, ha dado con la solución para frenar el aumento de la siniestralidad de julio y agosto: reducir la velocidad en las carreteras.

visto en internet

LA GRAN PASARELA

Un año más Fráncfort vuelve a mostrar el poderío y la innovación de la industria del automóvil, con especial atención a los fabricantes europeos y alemanes. Durante unos días, la capital financiera de Alemania se convierte en la capital automovilística del mundo, el lugar al que dirigen su mirada todos los aficionados del mundo del automóvil.

Y este año tampoco defrauda el desfile de nuevos modelos que se van a presentar allí. Una tremenda selección de lo que es capaz esta industria en todo tipo de modelos. Desde modelos populares como el Renault Mégana, a todocaminos premium como

el Jaguar F-Pace pasando por híbridos como el Toyota Prius o superexclusivos descapotables como el Rolls-Royce Dawn o imponentes todoterrenos como el Bentley Bentayga.

El Salón de Fráncfort es una gran fiesta del automóvil y este año tampoco defrauda. En el siguiente enlace tienes toda la información sobre él.



Si quieres ver todas las novedades del Salón de Fráncfort entra en...
www.m16.in/2355

no te lo pierdas

SEGURIDAD SIN CONDICIONES

Desde que en 1997 se hicieron públicas las primeras pruebas de EuroNCAP la seguridad de los vehículos de cuatro ruedas, y especialmente la protección de peatones, ha sido una revolución. Y si esas pruebas fueron en principio muy controvertidas y polémicas por parte de los fabricantes, ahora todos ellos se esfuerzan para alcanzar las ansiadas cinco estrellas que refrendan la máxima seguridad de un automóvil. Y ello a pesar de que cada vez las pruebas se hacen más exigentes, como ocurre con la nueva regulación que ha introducido EuroNCAP en sus últimos test para adaptar la seguridad de los coches a las condiciones más reales posibles. Un esfuerzo en el que nadie se deja nada en el tintero por alcanzar la máxima protección.



Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16.com

HASTA EL 29 DE SEPTIEMBRE

Este número 1.655 permanecerá en el kiosco del 15 al 29 de septiembre.
Mientras, podéis seguir informados visitando nuestra web

www.motor16.com

EN PORTADA

6 SALON DE FRANCFORT

El gran escaparate

Cada dos años, la capital financiera de Alemania se convierte en centro del sector del automóvil. Y la presente edición del Salón de Fráncfort refuerza el prestigio de la cita, pues las novedades desveladas destacan por cantidad y calidad.

Edita:

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

Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

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

Publicidad:

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

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.

7

BENTLEY BENTAYGA

8

CITROËN C4 CACTUS M

10

JAGUAR F-PACE

12

PORSCHE 911

13

ROLLS-ROYCE DAWN

14

RENAULT MÉGANE Y ALASKAN

16

SEAT IBIZA Y LEÓN CUPRA

17

TOYOTA PRIUS

18

OPEL ASTRA SPORT TOURER

CUATRO RUEDAS

26

MERCEDES CLASE A

Renovación

Mercedes renueva el Clase A, el modelo que ha revolucionado la marca. Retoques técnicos y estéticos para un modelo con una imagen muy poderosa y llamativa.

28

VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK

El aventurero

La segunda generación del Passat Alltrack llega con la tracción total, un programa específico 'off-road' y una estética más robusta como señas de identidad.

30

MITSUBISHI OUTLANDER

Suave y eficaz

Más silencioso, eficaz y fácil de conducir. El nuevo Outlander de Mitsubishi llega en octubre con una



CUATRO RUEDAS

24

KIA CEE'D

Gran paso adelante

Sólo tres años después de lanzar la actual generación Cee'd, Kia la somete a una interesante puesta al día que le permite dar varios pasos adelante en su trayectoria hacia los puestos de cabeza de su categoría. Entre sus novedades, un motor tricilíndrico de diseño propio y excelente rendimiento.

versión diésel de 5 plazas y tracción delantera.

31

MAZDA MX-5

¡Qué divertido!

La nueva generación del legendario roadster ya está a la venta con la diversión al volante como seña de identidad.

32

CITROËN C4 2.0 BLUEHDI 150

En plena forma

El nuevo Citroën C4 ha sumado nuevos propulsores, como este 2.0 BlueHDI, que con sus 150 CV ofrece buenas prestaciones y consumos.

34

PEUGEOT 308 SW 1.2 PURETECH 110

Muy competente

La combinación de la versátil carrocería familiar del 308 y el nuevo motor tricilíndrico de 110 caballos ofrece un excelente resultado.

36

AUDI SPORT

De la competición a la calle

En sus más de 105 años de historia, Audi lo ha ganado prácticamente todo en el mundo de la alta competición. Y lo mejor de todo es que han sabido hacer partícipes a

CUATRO RUEDAS

20

AUDI A4

Deportivo, eficiente y tecnológico

Tres rasgos caracterizan la nueva generación del Audi A4 que ya hemos podido probar por carreteras italianas. La eficiencia gracias a una construcción ligera y unos motores poco sedientos, la alta tecnología con soluciones de sus hermanos mayores y un toque deportivo tanto en su estética como en su comportamiento y rendimiento dinámico.



millones de conductores de todo el mundo de toda la tecnología que ha desarrollado para lograr cientos de victorias. Una tecnología que se puede disfrutar en todos los modelos de calle de la marca de los aros.

DE CARRERAS

50

FÓRMULA 1

Previo G.P. Singapur

Acabada la temporada europea, el siguiente capítulo del Mundial de Fórmula 1 se va a vivir en Singapur. Esta es la carrera en la que, supuestamente, McLaren va a dar un salto adelante... Veremos.

54

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

+ INTERESANTE

58

SEGURIDAD

EuroNCAP se endurece

El organismo europeo endurece sus pruebas y los fabricantes ya han reaccionado. Las cinco estrellas siguen siendo el objetivo.

De principio a fin

Qué pasa	6
Cuatro ruedas	20
La semana	48
De carreras	50
A la última	56
+Interesante	58
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	6, 20, 36
BENTLEY	7
CITROËN	8, 32
JAGUAR	10
KIA	24
MAZDA	31
MERCEDES	26
MITSUBISHI	30
OPEL	18
PEUGEOT	34
PORSCHE	12
RENAULT	14
ROLLS-ROYCE	13
SEAT	16
TOYOTA	17
VOLKSWAGEN	28

SABER COMPRAR Y VENDER

51

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 61



La industria del motor saca pecho

Cada dos años, la capital financiera de Alemania se convierte en centro del sector del automóvil. Y la presente edición del Salón de Fráncfort contribuirá a reforzar el prestigio de la cita, pues las novedades desveladas destacan por cantidad y calidad. En semanas anteriores ya habíamos informado sobre una buena parte de las primicias, como los nuevos Audi A4 y Opel Astra, o el Renault Talisman, pero a la ya

extensa relación se han sumado en las últimas horas otros muchos productos inéditos, como los exclusivos Rolls-Royce Dawn y Bentley Bentayga, las nuevas generaciones del Renault Mégane y el Toyota Prius, un Porsche 911 completamente actualizado, versiones Cupra de los Seat Ibiza y León con más potencia que nunca o, ya en el territorio de los 'concept car', el Citroën Cactus M o el Renault Alaskan.

Gregorio Arroyo, Pedro Martín y Andrés Mas | motor16@motor16.com

Audi SQ5 TDI Plus / Audi A8 L Security

Un Q5 'de circuito' y una berlina a prueba de malos

Además del Quattro e-tron Concept, antesala del Q6, la firma de Ingolstadt presenta otras novedades, como el SQ5 TDI Plus, cuyo motor diésel 3.0 biturbo, gracias al aumento de la presión de inyección, pasa de los 313 CV de la versión normal a 340 CV, mientras que el par máximo también crece de 66,3 a 71,4 mkg. La velocidad punta, limitada, sigue siendo de 250 km/h, pero ahora acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, y el gasto es de 6,6 l/100 km. La tracción total Quattro se beneficia, además, de un diferencial trasero deportivo que reparte de forma activa la fuerza en cada rueda de ese eje, y su imagen introduce cambios, como acabados en negro brillo en retrovisores, tiradores de puertas, alerón y difusor, y un elemento doble para unir las dos parejas de salidas de escape. Su precio en España, 79.800 euros. Por otro lado, se exhibe el nuevo A8 L Security, cuyas entregas se iniciarán en la primavera de 2016 y que permite elegir entre los motores 4.0 TFSI de 435 CV y W12 FSI de 500. Es más ligero que la versión anterior, cumple los requisitos VR 9 de protección balística –su célula de seguridad integra materiales más resistentes– y resiste las cargas explosivas de la norma ERV 2010.

► El A8 L Security es el Audi blindado más seguro de todos los tiempos, pues cumple los requerimientos de la clase VR 9, cuando el modelo anterior superaba la norma VR 7.

► El SQ5 TDI Plus monta neumáticos 255/40 R21. Y sólo 100 unidades llevarán el paquete especial Audi Exclusive Azul Macaw.



Bentley Bentayga

El SUV más exclusivo, y el más rápido: 608 CV y 301 km/h

Las ventas de SUV exclusivos siguen creciendo, y Bentley no quería pasar a la historia como la última marca en contar con uno. Por eso llega el Bentayga, un modelo del tamaño del Audi Q7 –tiene varias cosas en común con el modelo alemán– cuyas entregas empezarán a principios de 2016. Y aunque para más adelante se anuncian otras versiones –diésel de altas prestaciones, híbrida y siete plazas–, la primera variante ofrece cinco plazas y equipa el motor W12 TSI, un 6.0 Biturbo de gasolina que rinde 608 CV y 91,8 mkg –a sólo 1.250 rpm–, y presume de tecnología: combina inyección directa e indirecta, y desconecta la mitad de los cilindros bajo ciertas condiciones. Va unido a una transmisión automática de ocho marchas que, entre la quinta y la octava, deja el motor al ralentí para ahorrar si no aceleramos. Las prestaciones son de órdago, pues alcanza 301 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, mientras que el gasto es de 12,8 l/100 km, ya que el uso de aluminio en la carrocería ha permitido ahorrar 236 kilos. El Bentayga introduce el Bentley Dynamic Ride, que contrarresta el balanceo en curva, y equipa dirección EPAS con relación de

cremallera variable, además de control de tracción multimodal y un control de descenso de pendientes ajustable entre

2 y 30 km/h. La suspensión neumática permite elegir entre cuatro niveles de altura –Alta 2, Alta 1, Normal y Baja– y sirve

para bajar la parte trasera de cara a facilitar las tareas de carga, o para acceder mejor a la nevera o la vajilla de porcelana. Asimismo, gracias al sistema de programación de la dinámica y al ajuste opcional de respuesta todoterreno, el Bentayga dispone de hasta ocho modos de conducción. Por último, el SUV de Bentley adopta lo último en ayudas activas de seguridad, como el control de crucero adaptativo ACC con Stop&Go, ACC predictivo y asistente de atascos, el lector de señales de tráfico o el radar de tráfico cruzado trasero.



► El Bentayga mide 514 centímetros de largo por 200 de ancho y 174 de alto, y pesa 2.422 kilos. El maletero tiene un volumen de 430 litros –590 sin la bandeja–, y el cliente puede escoger entre los interiores de cuatro o de cinco plazas.



► Se puede elegir entre 17 colores de carrocería, pero hay una gama ampliada de 90 tonos para el exterior. Además, 15 tipos de alfombras, 15 de tapicerías de piel, 7 de revestimientos de madera...



Citroën C4 Cactus M

Casi medio siglo después, el Méhari tiene descendencia

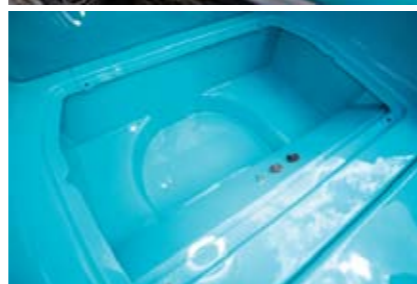
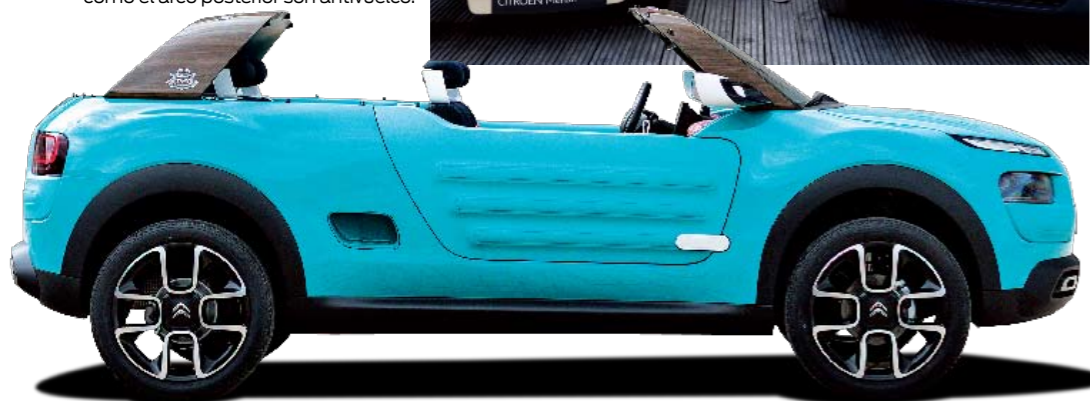
La historia de Citroën está llena de vehículos míticos, elevados a la categoría de revolucionarios en su día. Es el caso del Traction Avant de 1934 –conocido aquí como 11 Ligero–, del 2CV nacido en 1948 o del DS ‘Tiburón’ de 1955, pero también del Méhari de 1968, del que se produjeron 145.000 unidades en sus 20 años de producción y que derivaba del citado ‘2 caballos’ o, para ser más exactos, de su versión modernizada: el Dyane 6. Compartían chasis y motor bicilíndrico, pero el Méhari sustituía el ‘envoltorio’ metálico por una carrocería de plástico ABS fijada sobre una estructura de tubos. Su economía, sencillez técnica y ligereza –pesaba poco más de 500 kilos– determinaron pronto un gran éxito de ventas,

►► Méhari junto a Cactus M: Motor16 los ‘comparaba’ hace pocos días en París. Tanto el marco del parabrisas como el arco posterior son antivuelco.

y el Méhari se convirtió en uno de los coches más reputados de la época para utilización ‘off road’, e incluso al final de su vida comercial contó con una variante 4x4.

Los diseñadores de Citroën no ocultan que el Méhari inspira el desarrollo del Cactus M, un ‘concept car’ que ve la luz en Francfort pero con el que Motor16 ya ha mantenido un primer contacto ‘estático’ en París. Dotado de un motor 1.2 PureTech de 110 CV y de

la caja automática EAT6, en esta ocasión lo importante no es tanto lo mecánico como lo estético. Porque se apuesta de nuevo por una imagen fresca y por un coche abierto al exterior: sin techo, sin ventanillas... Tiene puertas para cumplir la exigente normativa de seguridad actual sobre impactos laterales, pero las dos puertas a cada lado del C4 Cactus de serie son relevadas aquí por una sola hoja, fabricada como un bloque de plástico moldeado –es ligerísima, permite



▲ Al maletero se accede directamente desde arriba o abatiendo la tapa trasera, que también sirve para prolongar el suelo y habilitar una cama de matrimonio. Un amplio doble fondo permite guardar la capota.

guardar cosas en su amplia bolsa interior y resiste arañazos– y que gracias a su gran tamaño sirve para acceder también a la segunda fila; aunque para los más ágiles se han dispuesto sendos ‘escalones’ a cada lado que ayudan a pasar a la parte



▲▲► Abriendo las puertas de plástico, sin ventanillas, accedemos a un vistoso interior que podemos lavar con manguera, pues el suelo tiene desagüe y la tapicería es de neopreno. A la segunda fila podemos pasar ‘trepando’.



trasera sin abrir las puertas. El habitáculo se puede lavar con manguera, pues en la zona de los pies hay desagües, y el tejido de los asientos y salpicadero facilita la limpieza. Además, el maletero es

amplio y prioriza la versatilidad, pues abatiendo la segunda fila –de dos plazas– y bajando la tapa trasera creamos una zona de descanso de dos metros de longitud. Debajo, un doble fondo acoge la capota –diseñada para

usarse también como tienda de campaña– y los controles del compresor que infla los tres tubos que sostienen el techo.

La funcionalidad del Cactus M no acaba ahí, pues sobre el parabrisas –reforzado y menos

inclinado que el del C4 Cactus normal– y el arco trasero –revestido de placas de madera como el delantero– podemos transportar un par de tablas de windsurf o wakeboard, incluso con la capota de lona puesta.

Y como fiel heredero del Méhari, el Cactus M promete buenas aptitudes fuera del asfalto gracias a su generosa altura al suelo, los estrechos neumáticos

Tall&Narrow o el sistema antipatinamiento Grip Control.

Ahora sólo falta comprobar la aceptación del público y que Citroën apruebe su producción, que sin duda se realizaría en la planta madrileña de Villaverde.

BORGWARD BX7

La nueva marca Borgward rescatada del pasado, presenta en Francfort un todocamino de 4,7 metros de longitud y un motor 2.0 turbo de 224 caballos y cambio automático de doble embrague y 7 marchas. El BX7 se comenzará a vender a finales de año en el mercado chino y a Europa se espera que llegue un año más tarde.



BMW 330e

La segunda sorpresa de BMW en su gama electrificada es la variante híbrida enchufable de la Serie 3, que rinde 252 CV y 42,9 mkg fruto de juntar una mecánica turboalimentada de gasolina con cuatro cilindros y 184 CV, y uno eléctrico de 88 CV. Gasta 1,9 l/100 km, alcanza 100 km/h en 6,1 segundos y recorre 40 kilómetros en EV.



BMW 225xe ACTIVE TOURER

El monovolumen de cinco plazas de BMW estrena esta variante híbrida enchufable con tracción total que combina un motor tricilíndrico de gasolina con turbo y 136 CV, y un propulsor eléctrico de 88 CV. El resultado, 224 CV que le permiten pasar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, un gasto de 2,0 l/100 km y 41 kilómetros de alcance en modo eléctrico.

BUGATTI VISION GRAN TURISMO

Una vez que Bugatti ha entregado la unidad número 450 del Veyron, con la que cierra la producción del coche más veloz del mundo, muchos ven en el Vision Gran Turismo Concept un avance de lo que será el próximo superdeportivo de la firma más exclusiva del grupo Volkswagen. Pero no hay que anticiparse, pues se trata sólo de un modelo virtual creado para el juego Gran Turismo y sus millones de incondicionales, aunque en Bugatti no ocultan que abre una nueva etapa en su diseño y que podría dar ideas para un futuro modelo.

► El Vision Gran Turismo no es un coche real, pero podría inspirar al sucesor del Veyron.



DACIA DUSTER EDITION

Con esta exclusiva versión de su todocamino, Dacia inaugura la serie limitada Urban Explorer, que ofrecerá sólo en algunos países, entre ellos España. Monta llantas negras diamantadas de 16 pulgadas, acabados interiores mejorados, navegador Media-Nav Evolution y, por vez primera en un coche de la marca, cámara trasera.



Jaguar F-Pace

Un SUV premium que rompe barreras en la marca británica

Sin duda uno de los vehículos más esperados en la cita alemana, ya que se trata de la primera incursión de Jaguar en el segmento SUV. Y lo hace con un modelo amplio y polivalente, pero sin ceder puntos en aspectos como la deportividad, y la calidad, vitales en la marca británica. Mide 4,73 metros de largo y su aspecto recuerda en algunos trazos al del F-Type. Nace también desde la nueva Arquitectura de Aluminio Ligero de Jaguar, aspecto que contribuye a aligerar drásticamente el peso y a potenciar la dinámica. En

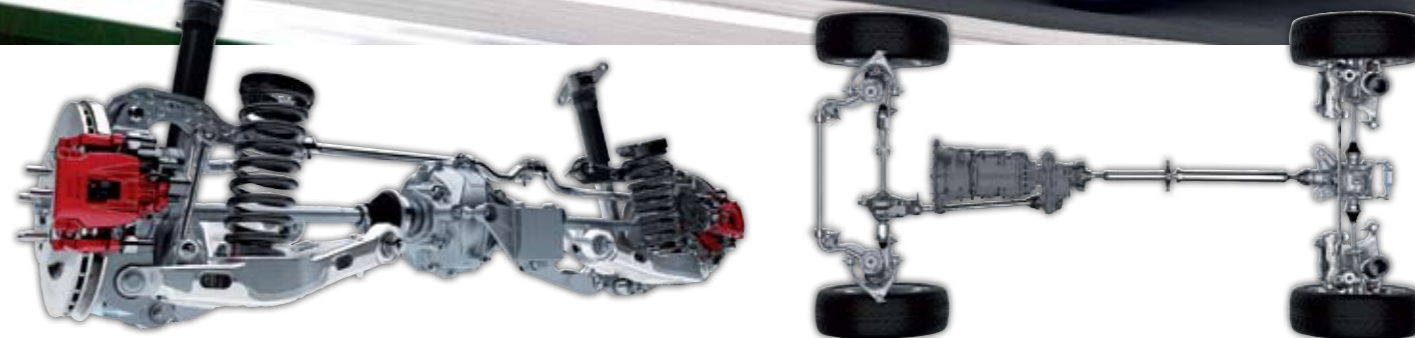
este sentido la suspensión delantera de doble horquilla deriva del F-Type, mientras que detrás apuesta por un esquema multibrazo. Además, añade una suspensión

adaptativa en su dotación, así como el sistema Configurable Dynamic, que permite al conductor realizar ajustes en el acelerador, la dirección, el cambio automático o en



◀▶ La elegancia y la deportividad siguen siendo puntos clave en el nuevo F-Pace, el primer SUV de Jaguar. El interior ofrece cinco amplias plazas y un maletero con 650 litros de capacidad. En primicia dispone del Activity Key, sistema que permite dejar la llave bloqueada dentro del vehículo.

▶ Gracias a la Arquitectura de Aluminio Ligero el F-Pace presume de un peso muy contenido y una dinámica que puede ser la referencia del segmento.



▶▶ Delante hereda un esquema de suspensión de doble horquilla que deriva del F-Type y detrás monta un sistema multibrazo. La tracción total es de serie en todos los motores, salvo en el diésel de acceso.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6 340	3.0 V6 380	2.0D 180	3.0D 300
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.995	1.999	2.993
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	340/6.500	380/6.500	180/4.000	300/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	45,9/4.500	45,9/4.500	43,9/1.750-2.500	71,4/2.000
Tracción	Total	Total	Trasera o total	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Manual 6 y Aut. 8	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Dirección	Electromecánica	Electromecánica	Electromecánica	Electromecánica
Peso desde (kg)	1.820	1.861	1.665	1.884
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.731/1.936/1.652	4.731/1.936/1.652	4.731/1.936/1.652	4.731/1.936/1.652
Capacidad del depósito (l)	63	63	63	66
Volumen del maletero (l)	650	650	650	650
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	5,5	8,9 (Aut. 4x4 8,7)	6,2
Velocidad máxima (km/h)	250	250	209 (Aut. 4x4 208)	241
Consumo mixto (l/100 km)	8,9	8,9	4,9 (Aut. 4x4 5,3)	6,0

la mencionada suspensión adaptativa. También incorpora soluciones como el sistema Adaptive Surface Response, desarrollado por Land Rover, que es capaz de identificar el tipo de superficie para optimizar la tracción. Bajo el capó dispone de dos variantes diésel de 180 y 300 CV, y otras dos de gasolina de 340 y 380, estas últimas sobrealimentadas por compresor. La versión de acceso en diésel está disponible con propulsión

trasera o total: el resto cuenta con tracción AWD y una caja automática de ocho relaciones de serie. Por último, señalar que el F-Pace hace gala de un equipamiento tecnológico de primera, tanto en seguridad, como en confort o en infotretenimiento. Una novedad muy práctica es el sistema Activity Key, resistente al agua y que cuenta con un transpondedor. De esta forma se puede dejar la llave dentro del vehículo bloqueada mientras practicamos, por ejemplo, deportes acuáticos.

FORD EDGE, ECOSPORT Y KUGA

Ford saca músculo en Fráncfort con la exposición de su gama SUV. El Edge debuta en Europa y se sitúa en lo más alto de la familia. Su amplio y lujoso interior de cinco plazas se completa con un equipamiento muy generoso. Bajo el

capó monta un propulsor diésel 2.0 TDCi biturbo de 210 caballos que se combina con una caja de doble embrague PowerShift, así como con un sistema de tracción total. Además, el fabricante norteamericano aprovecha la cita alemana para actualizar el EcoSport y el

Kuga. El primero está disponible sin la rueda de repuesto en el portón, modifica el interior y mejora el rendimiento y el consumo de sus motores. El Kuga aprovecha para incrementar su equipamiento con elementos como el sistema de conectividad SYNC2.



▶ La gama SUV de Ford es sumamente completa. Al estreno del nuevo Edge añade mejoras en el EcoSport y en el Kuga.

HONDA PROJECT 2&4

Se trata de un original ejercicio de estilo que ofrece la libertad de una moto y la maniobrabilidad de un coche gracias a una estructura sin habitáculo y con asiento flotante. Monta el motor de la Honda RC que compite en el Mundial de MotoGP y que eroga más de 213 caballos de potencia.



HYUNDAI SANTA FE

Este atractivo SUV incorpora mejoras en el diseño e incrementa su dotación en aspectos como la seguridad activa, el confort y la conectividad. Así, presume de un control de crucero inteligente, una alerta de cambio involuntario de carril, otra de tráfico cruzado en la zaga o un asistente de luz de carretera.



HYUNDAI I20 ACTIVE

La gama i20 se enriquece con esta versión de aspecto campero y más aparente gracias a las protecciones que rodean a la carrocería y se añaden en los bajos. Además, se retoca la suspensión y la altura libre al suelo se eleva 20 milímetros. Estrena un motor 1.0 tricilíndrico de gasolina con 100 y 120 CV. Llegará a principios de 2016.

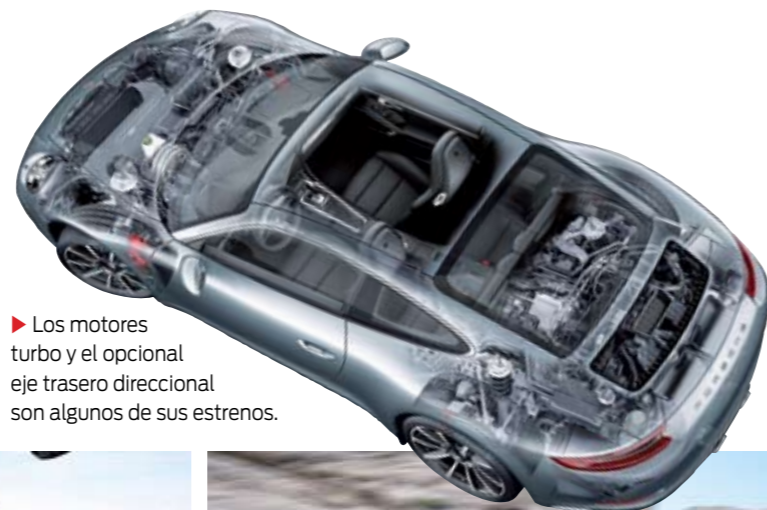
Porsche 911 Carrera El **turbocompresor** ya no se **negocia**

El deportivo más vendido del mundo durante décadas se actualiza con importantes cambios en sus motores, el chasis, la tecnología y el diseño. La nota más destacada es la incorporación de la nueva generación de propulsores de tres litros biturbo que eleva la potencia hasta los 370 caballos o, en el caso de la versión S, hasta los 420 CV. En ambos casos esto se traduce en un aumento de 20 CV respecto al modelo anterior. Pese al aumento de potencia y prestaciones, lo mejor es que se ha reducido el consumo un 12 por ciento, firmando la variante de acceso a la gama 7,4 litros de media. El Paquete Sport Chrono estrena un selector en el volante que permite elegir entre cuatro programas de conducción. Además, el chasis adaptativo PASM se ofrece de serie en toda la gama, mientras que el Carrera S dispone en opción de un eje trasero direccional que mejora tanto su comportamiento dinámico, como la maniobrabilidad en el tráfico urbano. El eje delantero cuenta con un sistema hidráulico que eleva el conjunto 40 milímetros para evitar que los bajos toquen el suelo, por ejemplo, al salir de algunos garajes. En el

interior recibe el nuevo sistema de comunicación PCM con navegación online y control por voz. El nuevo 911 Carrera llegará en diciembre y su precio arranca en los 107.653 euros (123.212 el Carrera S).



▶▶ Las mejoras introducidas a nivel de propulsores, chasis, equipamiento y estética salpican tanto al coupé como al atractivo Cabriolet, que cuesta 122.036 euros.



▶ Los motores turbo y el opcional eje trasero direccional son algunos de sus estrenos.



▶▶ Estéticamente se han renovado los faros y los pilotos traseros, las manillas de las puertas se integran en la carrocería y se ha rediseñado el capó en la zaga.

MERCEDES CLASE S CABRIO

El último desafío de la marca es lanzar esta versión Cabrio que deriva de la Clase S Coupé. Mide 5,03 metros de longitud y presenta un techo de lona que se puede replugar de manera eléctrica en 20 segundos, y en marcha si no se superan los 60 km/h. Llegará en primavera con dos motores de 455 y 585 CV, respectivamente.



MERCEDES AMG C63 COUPÉ EDITION 1

Se trata de la versión de calle, y limitada, del vehículo que competirá en el próximo DTM alemán. Además de una estética y un equipamiento específicos, como la suspensión adaptativa o un diferencial autoblocante trasero, bajo el capó monta un propulsor 4.0 V8 biturbo que rinde 476 CV en el AMG C63 y 510 en el AMG C63 S.

OPEL CONCEPT VIVARO SURF

Aforo para seis personas y un gran espacio para combinar ocio o actividades deportivas. Así es este atractivo modelo que se remata con pintura bitono, un interior en cuero, un motor 1.6 CDTi biturbo de 140 CV y detalles como una suspensión adaptativa. Los surfers se frotan las manos...



Rolls Royce Dawn

Seducción y **lujo** con el **cielo** como testigo

Seguramente sea el Rolls Royce más seductor del momento. A pesar de que se basa en el Wraith, lo cierto es que el Dawn ha renovado un 80 por ciento los paneles de la carrocería, aunque sí que hereda detalles como los remates realizados a mano tanto en el exterior como en su espectacular habitáculo homologado para cuatro amplias plazas. Su tamaño alcanza los 5,29 metros de longitud y su fuerte personalidad viene marcada por su techo de lona, que se repliega de manera totalmente eléctrica en 22 segundos, para quedar totalmente integrado en la silueta del vehículo. Esta operación se puede realizar en marcha siempre que no se superen los 50 km/h. Cuando el techo se repliega, el maletero pasa de 295 a 244

litros. Cuando está montado, la marca británica presume de ser el descapotable mejor insonorizado del mercado. Y eso que el motor no es un 'cualquiera'. Se trata de un 6.6 V12 biturbo de gasolina que eroga nada menos que 563 caballos de potencia, suficientes para conseguir una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos, pese a que en la báscula arroja un peso de 2.560 kilos. La caja de cambios es automática de ocho velocidades. Su espectacular aspecto no es obstáculo para incorporar una avalancha tecnológica de primer orden. De este modo presume de un control de velocidad de cruceo adaptativo con función 'Stop & Go' o unos faros adaptativos leds que crean una zona de sombra activa para evitar



▶▶ El espectacular interior se remata artesanalmente con materiales de alta calidad, como el cuerno o la madera. Dispone de cuatro amplias y confortables plazas. Las puertas se abren al revés.

deslumbramientos con los vehículos que están delante. La caja de cambios adapta su funcionamiento de acuerdo

con la información que le proporciona el navegador para resultar más eficiente. Esta maravilla llegará en 2016.



▶▶▶ El techo de lona de este modelo se repliega de manera totalmente eléctrica en 22 segundos, operación que se puede realizar en marcha siempre que no se superen los 50 km/h. Rolls Royce asegura que se trata del descapotable mejor insonorizado del mercado.



Renault Mégane

Más grande y más exclusivo

Renault tiene al nuevo Mégane como la gran novedad de su stand en el salón alemán. Se trata de la cuarta generación de un modelo del que se han vendido ya nada menos que 6,5 millones de unidades en todo el mundo. Un Mégane hecho en España donde ha sido líder absoluto de ventas en 12 ocasiones. El nuevo compacto francés, que seguirá construyéndose en la factoría de Palencia, se distingue por una línea más dinámica, una fuerte personalidad marcada por su identidad luminosa y por unas cotas que cambian casi a todos los niveles. Por ejemplo, de entre la poca información que Renault había proporcionado al cierre de este número, sabemos que el nuevo Mégane es 25 mm más bajo pero cuenta con una distancia entre ejes 28 mm más larga y un ancho de vías que crece 47 mm en el eje delantero y 39 mm en el trasero frente al Mégane de tercera generación. Unos cambios que sin duda mejorarán su aplomo y su comportamiento en carretera. Además, el voladizo trasero es más corto, lo que aporta mayor dinamismo y carácter. En general el último Renault apuesta por calidad y exclusividad, pero también por la tecnología en sus diferentes campos. Por ejemplo, en el de la conectividad, el Mégane IV heredará del Espace la gran pantalla táctil central y



▲▼ El nuevo Mégane contará con el sistema 4Control de dirección a las 4 ruedas en algunas de sus versiones. Llegará a España a primeros de año con una gama completísima.



▲ El frontal del nuevo Mégane cuenta con una gran personalidad basada en una identidad luminosa original y exclusiva. La versión GT está firmada por Renault Sport.



▲▲ La versión GT del nuevo Mégane cuenta con una trasera dotada de dos salidas de escape cromadas y un gran difusor. Delante la toma de aire es de mayor tamaño.

todos sus recursos en cuanto a personalización y control mediante el sistema Multisense. Y una de las tecnologías que controlará este sistema será la denominada 4Control de dirección a las cuatro ruedas, disponible en algunas versiones del nuevo Mégane. Además, habrá una versión GT con un paragolpes rediseñado y una toma de aire más ancha que se acompaña de dos tubos de escape cromados, un difusor

y un logo de 'Renault Sport'. Esta versión estrenará un nuevo color 'Blue Iron' y unas llantas de 18 pulgadas desarrolladas de forma específica por Renault Sport para el nuevo Mégane. El nuevo compacto de la marca francesa se pondrá a la venta en España las primeras semanas de 2016 con una gama de motorizaciones que la marca desvelará durante su presentación en el salón alemán.

Renault Alaskan

Una tonelada de carga y motor biturbo

Durante el primer semestre de 2016 Renault presentará oficialmente su nuevo Pick-up de serie que estará basado en este concept denominado Alaskan que ve la luz hoy en el Salón de Fráncfort. Con una tonelada de carga útil y unas medidas imponentes, el Alaskan transmite robustez y poder y servirá tanto para uso profesional como para el ocio. Para ejecutar el primero con garantías cuenta con un chasis de alta resistencia y un motor Twin Turbo colocado de forma longitudinal. El turbo más pequeño funciona a bajo régimen para una aceleración fluida, mientras que el más grande toma el mando a un régimen más elevado. No obstante el Alaskan dispondrá de muchas más variantes cuando llegue a la serie en mercados de todo el mundo. Mientras, el nuevo Pick-up de Renault despliega un completo equipamiento de conectividad y una cámara integrada en cada uno de los retrovisores para filmar el paisaje exterior. Además el Alaskan adopta ya la nueva imagen Renault con el logo más grande y faros Full Led.



▲▼ Renault asegura que el Alaskan de serie mantendrá el tamaño de este concept. Así, tendrá la capacidad de cargar una tonelada de carga útil.





◀◀ El Ibiza Cupra presenta un propulsor 1.8 TSI de 192 caballos y una estética sumamente deportiva. Su equipamiento es muy completo.

Seat Ibiza Cupra /León Cupra

El León firma **290 CV**, el modelo más **potente** de la **historia** de la marca

La gama Cupra representa la esencia deportiva de Seat y modelos como el Ibiza o el León son su máxima expresión. La marca española exhibe en Fráncfort estos dos nuevos modelos de altas prestaciones. El Ibiza monta un propulsor 1.8 TSI de 192 caballos que permite a este modelo alcanzar los 235 km/h de velocidad punta y acelerar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos. Son 12 CV más que su predecesor, pero lo que más sorprende es su espectacular incremento en el par motor, pasando de 25,5 mkg a 32,7. Este modelo viene equipado de serie con el Cupra Drive Profile, que contempla una suspensión adaptativa con dos tarados diferentes (deportivo o confort), además de modificar el mapa de la dirección. También se ha renovado el interior y revisado al alza el equipamiento tecnológico, tanto en seguridad como en conectividad. También la saga Cupra salpica de lleno al Seat León, que en este caso presume de ser el modelo de calle más potente en la historia de la marca. Lo consigue gracias a los 290 caballos que eroga el propulsor 2.0 TSI, que está disponible tanto en carrocería cinco puertas, como en el SC o el familiar ST, así como con cambio manual o DSG. El más rápido acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos y su velocidad está limitada a 250 km/h. En su dotación de serie contempla el Cupra Drive Profile, suspensión adaptativa DCC, un diferencial autoblocante delantero, la dirección progresiva o faros Full LED. Llegará a principios de 2016 desde 33.600 euros.



▶▶ La máxima expresión de la gama Cupra salpica al León, que presume de 290 caballos. Está disponible en carrocería SC, cinco puertas y el familiar ST.



SSANGYONG XLV-AIR CONCEPT

Se trata de un nuevo SUV que comparte plataforma con el Tivoli, aunque será más amplio, y destaca por su buena habitabilidad y un diseño atrevido y musculoso. Su oferta mecánica contempla un motor de gasolina y otro diésel, ambos de 1,6 litros, disponibles con caja manual o automática, ambas de seis relaciones.



SSANGYONG XAV ADVENTURE

Es la última apuesta de la marca coreana en el segmento SUV. Su diseño se inspira en el Korando KJ lanzado en 1996 y ofrece auténticas aptitudes fuera del asfalto gracias a la tracción total. Es la primera vez que se presenta en Europa y podría ser una realidad en apenas un par de años.



VW GOLF GTI CLUBSPORT

Comparte el motor 2.0 TSI de la versión GTI, aunque aumenta la potencia hasta los 265 CV y añade una función 'Boost' que le permite llegar a los 290 CV durante diez segundos. Disponible con cambio manual o DSG, pero siempre en carrocería tres puertas, es la excusa perfecta para conmemorar el 40 aniversario del GTI.



Toyota Prius

La **eficiencia** por **bandera** en el híbrido más **popular**

El Toyota Prius es el híbrido por excelencia. Comercializado desde hace más de una década por todo el mundo, este modelo protagoniza su cuarta generación, convirtiéndose en una de las grandes estrellas en la cita alemana. A lo largo de estos últimos años este modelo ha ido evolucionado tanto en su diseño como en su tecnología. Toyota señala que este vehículo está impulsado por una nueva generación del sistema híbrido combinado Full Hybrid que protagoniza una conducción más suave y refinada. Otro logro ha sido la mejora en un 40 por ciento de la eficiencia térmica del sistema y que contribuye a que el nuevo Prius sea una referencia en cuanto a ahorro de combustible y emisiones se refiere. El nuevo Prius nace desde la nueva plataforma global Toyota New Global Architecture que dota al conjunto de un centro de gravedad más bajo y ha permitido a los diseñadores crear un vehículo realmente original y, quizás, sumamente valiente y arriesgado para lo que se estila por el Viejo Continente. El interior es muy limpio en sus formas y sigue apostando por un cuadro de mandos en posición central y una generosa pantalla táctil dispuesta en el salpicadero y que aglutina buena parte de la información del vehículo. También se ha optimizado la habitabilidad y la capacidad del maletero gracias a que algunos componentes del sistema híbrido, entre ellos la batería de níquel e hidruro metálico, son más compactos. Además se ha mejorado

su capacidad de carga y su durabilidad. Este verdadero escaparate tecnológico ha ampliado en esta nueva generación su dotación de



▲◀ El nuevo Prius anuncia una mejora del 40 por ciento en la eficiencia térmica y aumenta la habitabilidad y el maletero al reducir el tamaño de la batería.



seguridad con elementos como un control de velocidad adaptativo, que se gestiona por medio de un radar frontal, así como un dispositivo que reconoce a los peatones. Estos sistemas se añaden al Toyota Safety Sense, que contempla además un sistema Precolisión, una alerta de cambio involuntario de carril, un asistente que reconoce las señales de tráfico o unas luces de carretera inteligentes. En el 'stand' también está el nuevo RAV-4 Hybrid y el atractivo C-HR Concept hybrid.

▼▶ La cuarta generación parte desde una nueva plataforma que ha permitido rebajar el centro de gravedad. La suspensión trasera de doble triángulo es nueva y el diseño del conjunto original y 'atrevido'.



Opel Astra Sports Tourer

Hasta 1.630 litros de maletero y hasta 200 CV de potencia

Opel se encuentra en pleno proceso de renovación de gama y ahora le toca el turno al Astra en versión familiar. El Sports Tourer se presenta en Francfort con nueva arquitectura de asientos, un portón trasero que se abre con un gesto del pie, una nueva plataforma que permite

cuentan con 28 mm más de espacio para las piernas. En opción el respaldo trasero se abate en secciones 40:20:40 y en el maletero se pueden cargar hasta 1.630 litros abatiendo todos los asientos. La gama de motores ofrece un rango de potencias que van desde los 105

a los 200 caballos y cilindradas de entre 1,0 y 1,6 litros. El más potente de ellos será el nuevo 1.6 Ecotec Turbo de inyección directa, 200 caballos y 300 Nm de par con la función overboost. Además, el nuevo Sports Tourer, como su hermano en versión compacta, contará con equipamiento de alto nivel como la iluminación matricial IntelliLux LED adaptativa y un buen número de asistentes como la Alerta de Colisión Frontal con Frenada Autónoma de Emergencia o el Asistente de Mantenimiento de Carril. Ya se pueden realizar pedidos.



▲ El portón del nuevo Sports Tourer se abre o cierra opcionalmente mediante un gesto.



▶▶ El maletero del Astra Sports Tourer admite hasta 1.630 litros de equipaje con los asientos traseros abatidos.

ahorrar hasta 200 kilogramos y la última generación de motores turbo con hasta 200 caballos de potencia. La última generación del Sports Tourer tiene las mismas dimensiones que el modelo anterior, con una longitud de 4,7 metros, una anchura de 1,87 y una altura de 1,50. Sin embargo se ha ampliado el espacio para los pasajeros y el equipaje. Así, el conductor disfruta de 26 mm más de espacio libre al techo y los pasajeros del asiento trasero



HONDA CIVIC TOURER ACTIVE LIFE

Honda presenta en Francfort esta concept concebido para los amantes de la bicicleta ya que cuenta con una especie de mini taller y un brazo retráctil que permite trabajar en el mantenimiento de las bicicletas. De hecho cuenta con una bomba de aire integrada, una luz de mayor intensidad, un banco de trabajo...



LANCIA YPSILON

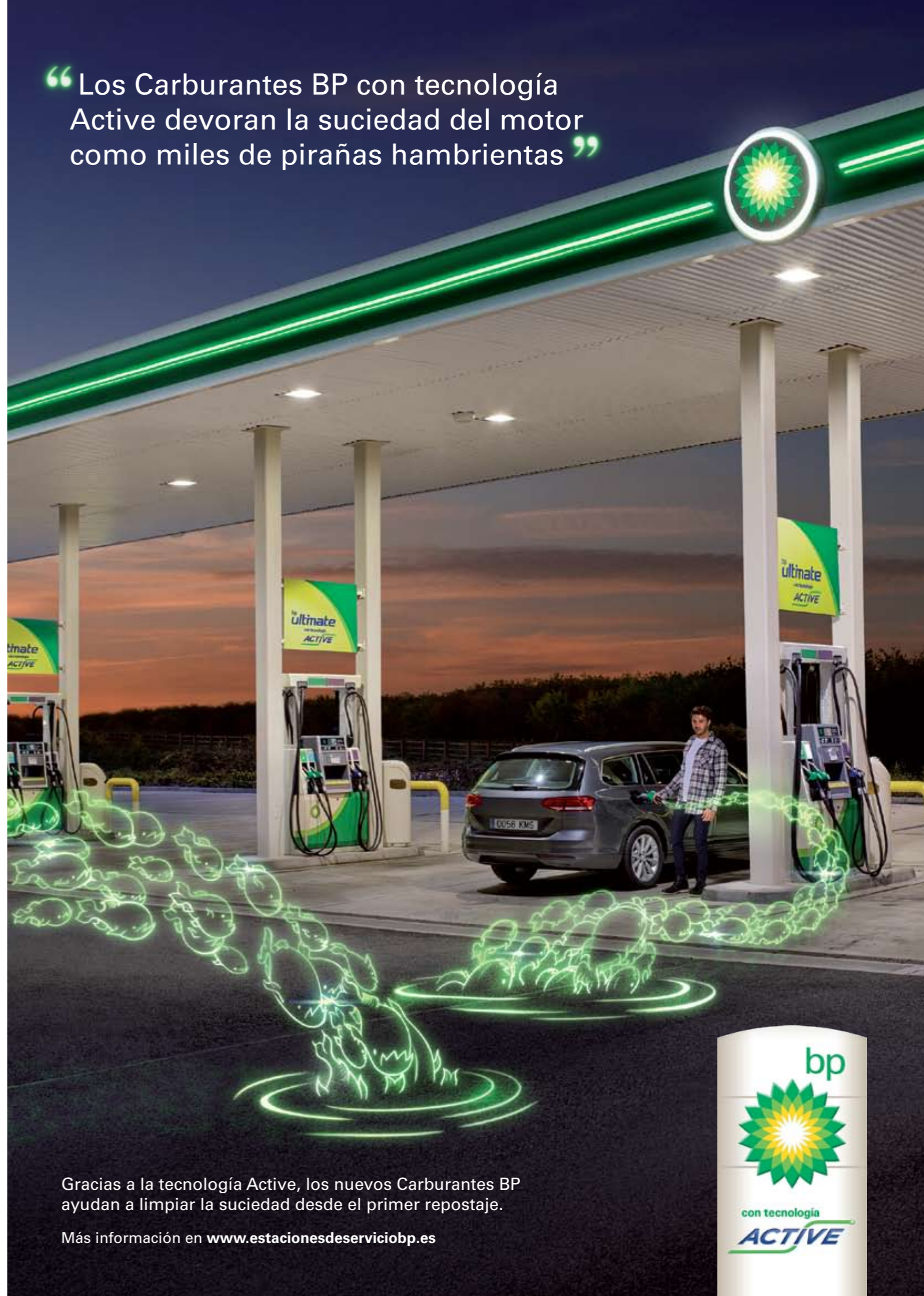
El Ypsilon de Lancia cumple 30 años y la marca italiana ha aprovechado para renovarlo por completo. El pequeño premium se aprovechará de hasta cinco propulsores que ya pasan sin pegas la normativa Euro6. Se trata de dos de gasolina con 69 y 85 caballos, un diésel de 95 y dos variantes de gas y gasolina con 69 y 80 caballos.

NISSAN LEAF

A partir de enero de 2016 el Leaf estará disponible con una nueva batería de 30 kWh frente a la de 24 utilizada hasta ahora. Esto supone un aumento de peso de 21 kg, sin embargo el nuevo Leaf podrá recorrer hasta 250 kilómetros con una sola carga. Esta batería está cubierta por una garantía de 8 años o 160.000 km.



“ 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.estacionesdeserviciobbp.es



Precisión milimétrica



El nuevo A4 llega a España en noviembre con un aire inconfundible y muchas novedades en todo lo que se refiere a tecnología, mecánicas o infoentretenimiento. Según versiones, se puede hablar de la berlina más ligera, aerodinámica y de menor consumo de su segmento. Estará disponible desde los 33.000 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Si hay algo que llama la atención del nuevo Audi A4 cuando se conduce por primera vez es la precisión, el silencio de mar-

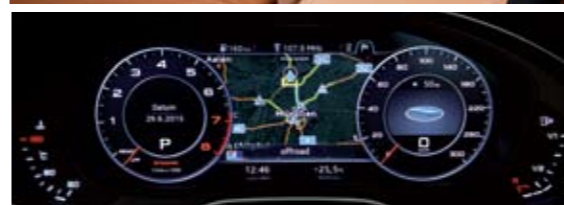
cha y la suavidad que se aprecia en cada uno de sus movimientos. Es una sensación especial que hasta ahora solo habíamos experimentado en modelos de

segmentos superiores y que transmite calidad y solidez.

De la novena generación del A4 también sorprende un diseño continuista que puede defraudar a los menos conservadores pero que entusiasmará a muchos compradores porque la línea se ha estilizado y se le ha sabido dar el toque deportivo que no puede faltar en un Audi. No en vano, el 90 por ciento de las piezas del A4 que ahora llega son nuevas, aunque un gran número de componentes asociados a tecnologías de última generación se esconda

bajo la carrocería más ligera del segmento.

Porque si tiramos de cifras el nuevo A4 abrume. Y lo hace en un buen puñado de apartados como aerodinámica, consumo, peso, conectividad, seguridad o potencia. Por ejemplo, asociar un consumo medio de 3,7 l/100 km a una berlina de la talla del A4 parece increíble, pero es lo que consume el nuevo A4 2.0 TDI de 150 caballos en versión Ultra –con entradas de aire controladas en el radiador, desarrollos específicos o neumáticos de bajo rozamiento–, todo



▶ La pantalla central, no táctil, ya no se esconde como en otros modelos de la marca, pero tiene un diseño más convincente que la de Mercedes. El Virtual Cockpit es opcional y no será barato, pero abre un mundo de posibilidades. Buenas plazas traseras y una calidad extraordinaria.

un récord. Pero la nueva berlina de Audi también es la más aerodinámica del segmento –y el segundo modelo más aerodinámico del mundo– con un Cx de 0,23, un dato extraordinario logrado a base de echarle horas en el túnel de viento afinando el diseño y carenando los bajos como si de un vehículo de competición se tratase.

Otro dato que llama la atención es que el modelo alemán pesa hasta 120 kilos menos que el A4 actual –recordemos que Mercedes, en su Clase C, redujo el peso 100 kilos respecto a la generación anterior–. Y se ha conseguido aligerando desde el pedal de freno, ahora de aluminio, hasta la moqueta, pasando

por el volante o el armazón de los asientos traseros –ambos de magnesio–, y un largo etcétera de elementos que te dejarían especialmente sorprendido. Eso quiere decir que aunque el A4 ha crecido y lleva mucho más equipamiento, pesa una media de 60 kilogramos menos que su competencia directa, la puerta de entrada a muchos logros en otros apartados.

Lo dice Audi y seguro que es cierto, pero ¿se nota todo esto al volante? Para no hacernos una idea equivocada desde el primer momento con versiones potentes y muy equipadas, probamos en primer lugar el A4 1.4 TFSI de 150 caballos –sustituye al 1.8 TFSI–, la versión

de acceso a la gama dotada de un cambio manual totalmente nuevo con carcasa de magnesio. Y la sorpresa es mayúscula puesto que esta berlina de gasolina muestra un empuje consistente, un agrado destacable y un consumo como para plantearse como alternativa a un diésel, si no se recorren muchos kilómetros al año. Audi homologa para este modelo 5,2 l/100 km –un 21 por ciento menos que el anterior–, aunque en uso real la media conseguida ronde los 6,5 litros.

El trabajo de aerodinámica e insonorización se aprecia porque incluso a gran velocidad los ruidos que tradicionalmente provoca el viento han

desaparecido, y dentro del coche se consigue la sonoridad ambiente de, nada menos, que un A8. Y la reducción de peso se nota en la agilidad... y en el bolsillo, gracias a la reducción del consumo. El A4 1.4 TFSI pesa 1.320 kilogramos, casi lo mismo que un A3 Sportback, 43 centímetros más corto. Y al coche se le nota ligero y eficaz. Eficaz por la ligereza –en todos los modelos–, pero también gracias a una plataforma MLB Evo que estrena tren de rodaje completamente nuevo con suspensión de 5 brazos en ambos ejes. Con esta nueva y elaborada base técnica se han dejado pocas cosas al azar, y lo cierto es que el A4 va siempre

PRECIO DESDE **33.000 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: ENTRE 95 Y 144 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: ENTRE 0 Y 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

Calidad asombrosa. Silencio de marcha. Estabilidad y facilidad de conducción. Seguridad.

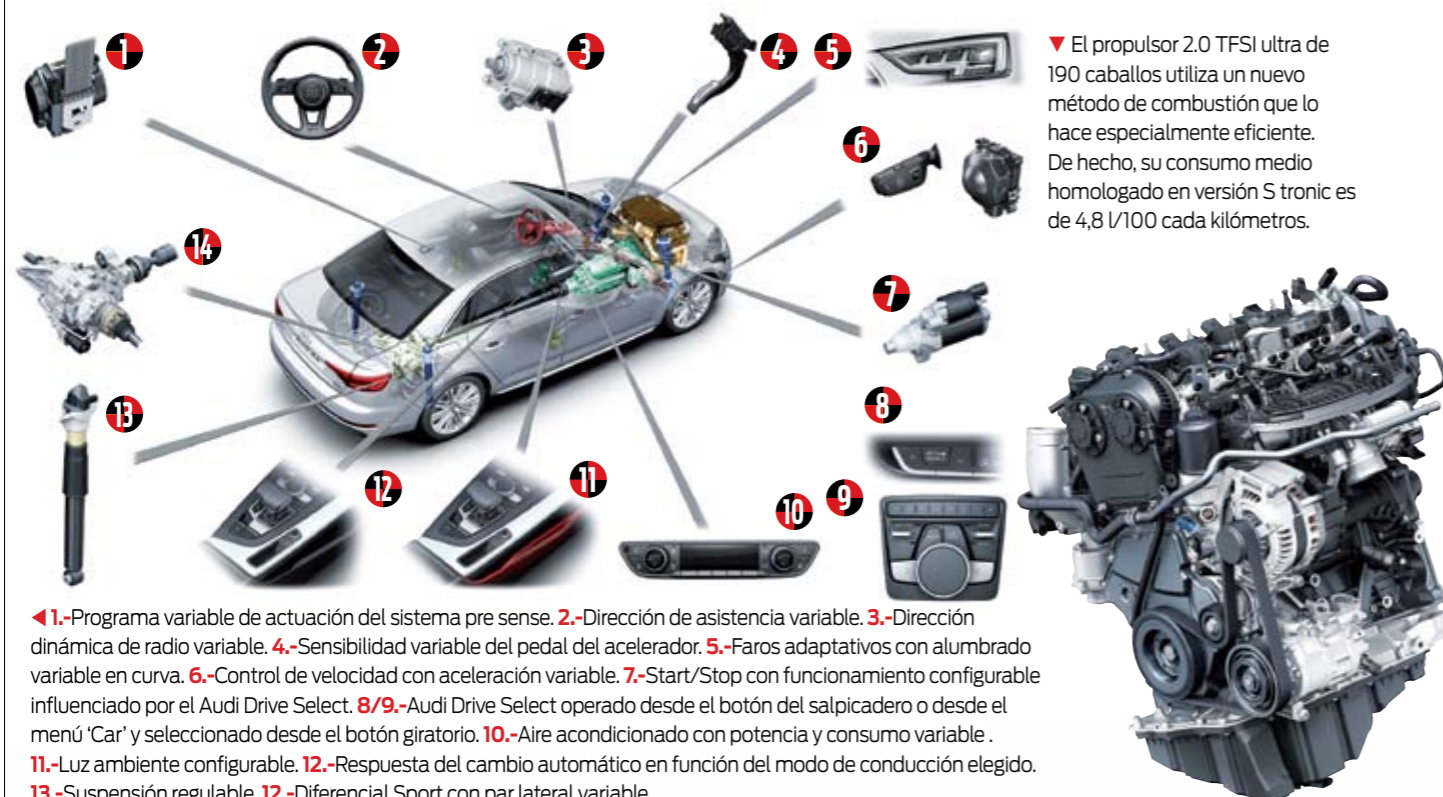
Túnel central voluminoso en el piso de atrás. Estética continuista. Kit de reparación.



MÁS DEPORTIVO AUNQUE A NIVEL GENERAL EL DISEÑO DEL A4 ES UNA EVOLUCIÓN MÁS QUE UNA REVOLUCIÓN, SÍ TIENE MÁS CARÁCTER



AUDI DRIVE SELECT MUCHOS PERFILES EN UN SÓLO BOTÓN



▼ El propulsor 2.0 TFSI ultra de 190 caballos utiliza un nuevo método de combustión que lo hace especialmente eficiente. De hecho, su consumo medio homologado en versión S tronic es de 4,8 l/100 cada kilómetros.

1.-Programa variable de actuación del sistema pre sense. 2.-Dirección de asistencia variable. 3.-Dirección dinámica de radio variable. 4.-Sensibilidad variable del pedal del acelerador. 5.-Faros adaptativos con alumbrado variable en curva. 6.-Control de velocidad con aceleración variable. 7.-Start/Stop con funcionamiento configurable influenciado por el Audi Drive Select. 8/9.-Audi Drive Select operado desde el botón del salpicadero o desde el menú 'Car' y seleccionado desde el botón giratorio. 10.-Aire acondicionado con potencia y consumo variable. 11.-Luz ambiente configurable. 12.-Respuesta del cambio automático en función del modo de conducción elegido. 13.-Suspensión regulable. 12.-Diferencial Sport con par lateral variable.

Desde el sistema Audi Drive Select se puede controlar la suspensión regulable, la tracción quattro con diferencial deportivo –disponible desde 2016– o la dirección dinámica, opcional.

El Audi Drive Select es de serie con motores a partir de 190 CV. Y en su configuración básica, el conductor puede usar este sistema para regular la respuesta del pedal del acelerador, de

la caja de cambios automática, de la dirección, del control de crucero o del aire acondicionado. Tiene cuatro modos seleccionables: Comfort, Auto, Dynamic y Efficiency.

por su sitio con una particularidad, la palabra precisión vuelve a ser protagonista del comportamiento de una berlina en la que aumenta el aplomo, mejora el tacto –gracias también a una dirección electromecánica a la que por fin se le ha cogido el punto– y sorprende con una facilidad pasmosa para conducir a buen ritmo sin despeinarse. Y los más exigentes tendrán para elegir cuatro trenes de ro-



▲ Aunque de serie todos los A4 ofrecerán faros de xenón plus, estarán disponibles en opción los faros Full LED y Matrix LED. Las luces día de nuevo diseño serán de serie en todos. La nueva plataforma MLB Evo comporta nuevos trenes de rodaje de 5 brazos tanto delante como detrás.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TFSI	2.0 TFSI 190	2.0 TFSI 252	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190	3.0 TDI 218	3.0 TDI 272
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	6, en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.984	1.984	1.968	1.968	2.967	2.967
Potencia máxima (CV/rpm)	150/5.000-6.000	190/4.200-6.000	252/5.000-6.000	150/3.250-4.200	190/3.800-4.200	218/4.000-5.000	272/3.250-4.250
Par máximo (mkg/rpm)	25,5/1.500-3.500	32,7/1.450-4.200	37,8/1.600-4.500	32,7/1.500-3.250	40,8/1.750-3.000	40,8/1.250-3.750	61,2/1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera (Total)	Delantera	Delantera (Total)	Delantera (Total)	Total
Caja de cambios	Man. 6v. (Aut. 7v.)	Man. 6v. (Aut. 7v.)	Aut. S tronic, 7v.	Man. 6v. (Aut. 7v.)	Man. 6v. (Aut. 7v.)	Aut. S tronic, 7v.	Aut. Tiptronic, 8 v.
Frenos delanteros/traseros	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Peso en orden de marcha (kg)	1.395/1.450	1.455/1.480	1.505/1.585	1.505/1.540/1.545	1.525/1.545/1.555	1.615/1.695	1.735
Sedán: Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427	4.726/1.842/1.427
Avant: Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434	4.725/1.842/1.434
Sedán: Volumen maletero (l)	480	480	480	480	480	480	480
Avant: Volumen maletero mín./máx. (l)	505/1.510	505/1.510	505/1.510	505/1.510	505/1.510	505/1.510	505/1.510
De 0 a 100 km/h (s)	8,9 (S tronic)	7,3 (S tronic)	5,8 (Quattro S tr.)	8,7 (S tronic)	7,7 (S tronic)	6,6 (Total 6,3)	5,3
Velocidad máxima (km/h)	210 (S tronic)	240 (S tronic)	250 (Quattro S tr.)	219 (S tronic)	237 (S tronic)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	4,9 (S tronic)	4,8 (S tronic)	5,7 (S tronic)	3,7 (Man. Ultra)	4,1 (S tronic)	4,2	4,9
Emissiones medias CO ₂ (g/km)	114 (S tronic)	109 (S tronic)	129 (S tronic)	95 (Man. Ultra)	107 (S tronic)	110	129



▲ El maletero de la berlina anuncia 480 litros, en línea con las cifras de sus rivales. Tanto la berlina como el Avant ofrecerán tapa y portón de apertura automática pasando el pie por debajo.

se por momentos de hasta conducir. Y el Asistente Predictivo de eficiencia con el que se ahorra hasta un 10 por ciento en consumo. Por cierto, que Audi ha mejorado el nivel de diálogo en las órdenes habladas con un nuevo algoritmo que entiende mejor las frases y con el que aumenta la seguridad, pues hay que mirar menos la pantalla.

El A4 estará disponible en España en noviembre a partir de 33.000 euros en gasolina y de 34.600 en diésel. El 'mix' entre particulares y flotas será del 50 por ciento, con un gran potencial en ese segundo mercado que actualmente crece a un ritmo del 20 por ciento. Habrá tres niveles de acabado: Advance, Edition y Sport, y el equipo de serie del modelo básico incluirá faros de xenón plus, sistema de arranque sin llave, limitador de velocidad regulable, pantalla MMI en color de 7 pulgadas y una larga e interesante lista de elementos.

daje: normal y deportivo para la suspensión de serie. Y otros dos para la variante adaptativa con una reducción de la altura del chasis de hasta 23 milímetros.

Probamos versiones más potentes, que no hacen más que confirmar que estamos ante un gran coche. Por ejemplo, el 2.0 TDI de 190 caballos con el nuevo cambio S tronic es un coheche. Y ya con 6 cilindros, el 3.0 TDI de 272 caballos con tracción total quattro acelera de 0 a

100 km/h en 5,3 segundos, casi un segundo más rápido que un Porsche Panamera diésel... y con un consumo homologado de 4,9 l/100 km.

En el interior se notan los 23 milímetros que se han ganado para las piernas en las plazas traseras, en parte gracias a los rebajes en el diseño del respaldo del asiento delantero, que es perfecto por sujeción y dureza. Cuatro adultos, incluso de gran talla, viajarán de forma cómoda, aunque el túnel central si-

gue complicando las cosas a un ocasional visitante de la plaza central trasera. Capacidad de maletero en línea con los rivales –sin forrar su parte superior como en ellos– y con kit de reparación para ganar espacio y ahorrar peso y dinero.

La nueva generación del A4 hereda los asistentes del nuevo Q7, hasta 30 sistemas de ayuda con dos grandes estrenos. Por un lado el control ACC de crucero adaptativo con asistente en atascos que permite olvidar-





GAMA RECONFIGURADA: LLEGA LA VERSIÓN GT LINE, CON PUESTA A PUNTO ESPECÍFICA Y ESTÉTICA DE LA VERSIÓN DEPORTIVA GT



▲▼ Los interiores del nuevo Kia están muy cuidados, pero aún están lejos de lo que ofrece el Volkswagen Golf.



◀▶ En el exterior cambian los parachoques y los pilotos traseros. También hay nuevos diseños de ruedas y colores. Nueva versión GT Line, más dinámica en su puesta a punto y estética.



◀ Nuevo motor 3 cilindros gasolina T-GDi, que destaca por su buena respuesta al acelerador.

MÁS NOVEDADES

Llegará un coupé de alta gama

Tras un año 2015 cargado de lanzamientos, 2016 no va a ser menos con la llegada de los nuevos Kia Sportage y Optima. Estos dos modelos estrenarán cada uno una nueva plataforma, en el caso del Sportage la misma del Hyundai Tucson. Hasta 2018 Kia lanzará otros 4 modelos totalmente nuevos, entre ellos un coupé de alta gama que ayude a subir la imagen de marca. Kia seguirá evolucionando sus tecnologías y ya tiene prácticamente a punto su segundo sistema híbrido, el de 48 voltios, que combina un alternador de efecto 'booster' con un turbocompresor de accionamiento eléctrico para mayor empuje a bajo régimen, y con la sobrealimentación tradicional. Estará disponible más o menos dentro de un año y el Sportage será uno de sus destinatarios. Por otra parte, la familia de motores Kappa T-GDi pronto recibirá un nuevo miembro: un 4 cilindros 1.4, cuya potencia se situará entre 140 y 160 CV, cubriendo el actual hueco.



▲ Todo un ejército de robots ensambla el Kia Cee'd en la fábrica eslovaca de Zilina.

Paso doble

Sólo 3 años después de lanzar la actual generación Cee'd, Kia la somete a una interesante puesta al día que le permite dar varios pasos adelante en su trayectoria hacia los puestos de cabeza de su categoría.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Kia corre que se las pela. Ha empleado un año menos de lo que es habitual entre los grandes fabricantes para reactivar su modelo Cee'd, y ha hecho coincidir la llegada de la normativa medioambiental Euro 6 de menores emisiones con nuevos motores, equipamientos, recalibración del chasis, mejoras de confort, y reposicionamiento de la gama con una variante más dinámica denominada GT Line. La estética también ha evolucionado, pero más sutilmente: parachoques delanteros y traseros, y grupos ópticos posteriores, con una mejora del coeficiente aerodinámico Cx, que pasa de 0,30 a 0,29.

La mayoría de las novedades del Kia Cee'd no se ven, pero sí se sienten, dando al compacto coreano no sólo me-

jores prestaciones sino también un tacto de conducción más fino. Un ejemplo espectacular es el cambio automático DCT de doble embrague en seco y 7 velocidades, de fabricación y diseño propios. Comparado con el anterior cambio automático de convertidor de

par de 6 velocidades, acoplado al motor U2 diésel 1.6 CRDi, reduce el consumo desde 145 hasta 104 g/km (4,2 l/100 km y 10,6 segundos de 0 a 100 km/h); todo ello, con un funcionamiento suave y rápido. Las mejoras de dicho motor en su paso a Euro 6 también

ayudan, por supuesto: sube de 128 a 136 CV y su respuesta es contundente. También es ahora bastante más refinado gracias a un sinfín de aislamientos acústicos y anti vibraciones introducidos, cuyo efecto se aprecia nada más ponerlo en marcha y también desde el exterior del habitáculo.

Ese tacto de conducción al que aludimos deriva en parte de la nueva dirección. Su unidad de control numérico con 32 bits de potencia (antes 16), permite un funcionamiento más preciso y rápido, incluso menos artificial, como hemos comprobado en la versión GT Line; ésta ofrece asimismo tarados de suspensión específicos y una barra estabilizadora delantera de 19 mm de diámetro (como el GT), frente a los 18,5 de la versión básica. La nueva gama Cee'd se

PRECIO		N.D. €
EMISIONES DE CO ₂		
EMISIONES OFICIALES: DE 104 A 170 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 9,75%		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Motor 1.0 T-GDi 3 cilindros gasolina. Mejoras de sonoridad y dinamismo. Cambio de doble embrague. Garantía de 7 años	-
	Calidad percibida de los interiores, todavía mejorable. Visibilidad de los pasajeros de atrás en carrocería 3 puertas	

ofrece en 4 niveles de equipamiento: Concept, Drive, Tech y GT Line. El primero de ellos ya es suficientemente completo y el GT Line exhibe un aspecto exterior similar al del

GT 204 CV, modelo que estrena un turbocompresor nuevo. Entre los equipamientos, alerta de tráfico cruzado, alerta de punto muerto de visión, lector de señales de velocidad

máxima, navegador TomTom actualizado a 7 años con información del tráfico en tiempo real y ubicación de radares, etc. Amplia variedad de carrocerías también: 5 puertas, Station Wagon y Pro_cee'd 3 puertas. Todas ellas podrán combinarse también con el motor Kappa 3 cilindros gasolina 1.0 T-GDi.

El motor de 3 cilindros es el gran protagonista de la gama Cee'd 2016. Inyección directa de combustible, turbocompresor, 4 válvulas por cilindro y distribución variable hacen de él un motor de vanguardia, potente y económico. Utiliza el cigüeñal desalineado (solución ya inaugurada en el Picanto 3 cilindros) para reducir vibraciones en vez de árboles contrarrotantes, y la suavidad de funcionamiento está entre sus virtudes. Pero donde más

destaca es en las prestaciones, al menos en la versión de 120 CV que hemos probado; hay otra más, de 100 CV, con el mismo valor de par motor máximo de 17,5 mkg por lo que seguramente ofrecerá un nivel de respuesta similar. De hecho, en el 120 CV no compensa demasiado estirar más allá de las 4.000 rpm. Y es que el par motor máximo es constante entre las 1.500 y esas 4.000 rpm. Este nuevo motor se fabrica en Corea y próximamente llegará a otros modelos como el Picanto. En España, este motor de 120 CV sustituirá ventajosamente en consumo al 1.6 GDi, mientras que el modelo de acceso a la gama será el más barato 1.4 multipunto de 100 CV. La nueva gama Kia Cee'd 2016 se pone a la venta el próximo mes de octubre.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 MPI 100	1.0 T-GDI 120	1.4 CRDI 90	1.6 CRDI 136
Disposición	Del./Trans.	Del./Trans.	Del./Trans.	Del./Trans.
Nº de cilindros	4 en línea	3 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.396	998	1.396	1.582
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	100 CV/6.000	120 CV/6.000	90 CV/4.000	136 CV/4.000
Par máximo/rpm	13,7 mkg/4.000	17,5 mkg/4.000	24,5 mkg/1.500-2.500	28,6 mkg/1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.
Freno delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15
Peso (kg)	Desde 1.179	Desde 1.204	Desde 1.282	Desde 1.289
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.310/1.780/1.470	4.310/1.780/1.470	4.310/1.780/1.470	4.310/1.780/1.470
Capacidad del depósito (l)	53	53	53	53
Volumen del maletero (l)	380-1.318	380-1.318	380-1.318	380-1.318
De 0 a 100 km/h (s)	12,7	11,1	13,5	10,2
Velocidad máxima (km/h)	183	190	173	197
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	4,9	4,2	3,6

Los faros Full LED son de serie en todos los Clase A, al igual que los sistemas de seguridad activa Attention Assist y Collision Prevention Assist. Hay once colores distintos para su carrocería.



Segunda juventud

Tres años después de su lanzamiento Mercedes actualiza su exitoso Clase A, un modelo que ha supuesto un soplo de aire fresco a la firma de la estrella. Nueva imagen, motores más eficientes y más sistemas de seguridad y entretenimiento son sus nuevas bazas para seguir en forma.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Mercedes daba un giro de 360 grados a su Clase A, que pasaba de ser un pequeño monovolumen a un compacto puro y duro. La nueva familia compacta de Mercedes ha ido creciendo –A, CLA, CLA Shooting Brake, GLA y B– y han conseguido atraer nuevos clientes y rebajar en 13 años la media de edad del cliente de la marca de la estrella.

Para mantener su éxito Mercedes actualiza el Clase A de forma sutil, pero lo suficiente para marcar dife-

rencias, inicialmente a nivel estético, con nuevos faros –con tecnología LED de serie–, parrilla frontal, paragolpes o pilotos. También estrena colores, llantas y se mantiene el deportivo paquete AMG, además de una versión Motorsport Edition con detalles en el color 'Petrol Green' utilizado en los monoplazas de Fórmula 1.

A España llegarán siete mecánicas que han sido optimizadas en materia de consumo y emisiones. Cualquiera de ellas ofrece buenas presta-

ciones y todas se pueden equipar con el cambio automático 7G-DCT, una transmisión de doble embrague que es de serie en los 4Matic.

Precisamente los Clase A con tracción total los pudimos conducir por carreteras alemanas. Primero fue el A200d 4Matic –ya no hay denominación CDI–, un mo-

tor de 2,1 litros y 136 CV que ofrece excelentes prestaciones, aunque la rumorosidad en frío sigue estando patente. Su consumo rozó los 5,8 l/100 km, bajo para haber rodado bastantes kilómetros por zonas sin límite de velocidad. Mercedes ha evolucionado la dinámica con el Dynamic Select, que permite variar la ges-



◀▶ El maletero es justo con 341 litros y sin rueda de repuesto. Aquí no llegan los A160 y A160d con 102 y 90 CV respectivamente.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	180	200	250	45 AMG	180d	200d	220d
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.595	1.991	1.991	1.461	2.143	2.143
Potencia máxima (CV)/rpm	122/5.000	156/5.300	218/5.500	381/6.000	109/4.000	136/3.200-4.000	177/3.600-3.800
Par máximo (mkg)/rpm	20,4/1.250-4.000	25,5/1.250-4.000	35,7/1.200-4.000	48,5/2.250-5.000	26,5/1.750-2.500	30,6/1.400-3.000	35,7/1.400-3.400
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	Del. o 4Matic	Del. o 4Matic
Caja de cambios	Man. 6 v o 7G-DCT	Man. 6 v o 7G-DCT	7G-DCT	AMG 7G-DCT	Man. 6 v o 7G-DCT	Man. 6 v o 7G-DCT	7G-DCT
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos vent.	Discos vent.	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	235/40 R18	235/40 R18	205/55 R16	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.370	1.370	1.505	1.555	1.395	1.455	1.485
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.299/1.780/1.433	4.299/1.780/1.434	4.299/1.780/1.438	4.367/1.780/1.417	4.299/1.780/1.433	4.299/1.780/1.434	4.299/1.780/1.433
Capacidad del depósito (l)	50	50	50	50	50	50	50
Volumen del maletero (l)	341-1.157	341-1.157	341-1.157	341-1.157	341-1.157	341-1.157	341-1.157
De 0 a 100 km/h (s)	8,9 (Aut: 8,6)	8,1 (Aut: 7,8)	6,3	4,2	11,3 (Aut: 11,3)	9,3 (Aut: 8,8)	7,5 (4M: 7,5)
Velocidad máxima (km/h)	202 (Aut: 202)	224 (Aut: 224)	240	250	190 (Aut: 190)	210 (Aut: 210)	224 (4M: 220)
Consumo mixto (l/100 km)	5,5 (Aut: 5,1)	5,5 (Aut: 5,1)	6,6	6,9	3,7 (Aut: 3,7)	3,8 (Aut: 4,1)	4,0 (4M: 4,6)
Emisiones de CO2 (g/km)	127 (Aut: 119)	128 (Aut: 119)	154	162	98 (Aut: 98)	106 (Aut: 99)	104 (4M: 121)

ción del motor, la dirección, la suspensión adaptativa –opcional– o la climatización en modos Comfort, ECO, Sport e Individual. En modo ECO y con cambio 7G-DCT –en Comfort en los AMG A45– actúa la función 'inercia', que engrana punto muerto al dejar de acelerar para arañar décimas al consumo, apartado donde brilla el A180d BlueEFFI-

CIENCY con un gasto de 3,5 l/100 km y un motor revisado por Mercedes que deriva de los 1.5 dCi de Renault. También pudimos conducir el A220 4Matic, una versión que no llegará a España, al igual que los A250 con cambio manual, pues aquí sólo vendrán los A180, A200 y A250. Este último utiliza el motor de los AMG y ahora pa-

sa de 211 a 218 CV.

La «joya» sigue siendo el Mercedes-AMG A45 4Matic, con un motor que gana 21 CV para convertirse en el compacto más potente del mercado. También añade el selector de modos, los escapes activos... Ahora bien, cuesta 56.975 euros y acercarse a los 6,9 l/100 que homologa es prácticamente una utopía.

Los Attention Assist y Collision Prevention Assist pasan a ser de serie y son sólo la punta del iceberg en materia de seguridad. La pantalla interior pasa a tener 8 pulgadas y ofrece conectividad con nuestro smartphone, algo demandado por el público joven, a quienes Mercedes van a seguir encandilando con este revitalizado Clase A.



◀▶ Se actualizan sus tapizados, detalles de acabado... El apoyacodos delantero sigue siendo alto para los manuales y la pantalla está expuesta.



PRECIO DESDE **27.800 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE 89 A 162 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 9,75 %

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

Calidad. Gama completa. Comportamiento. Dynamic Select. Nueva tecnología.

Precios altos. Equipamiento justo. Maletero algo pequeño. Sonoridad de los diésel.





◀ INTERIOR SE REMATA CON DETALLES ESPECÍFICOS, COMO LOS ASIENTOS ERGOCONFORT COMO LA SEDA LAS VERSIONES MÁS POTENTES MONTAN SUSPENSIÓN ADAPTATIVA ▶

◀ El cambio DSG es de serie en todas las versiones, salvo en el TDI de 150 caballos, que no lo contempla. La generosa pantalla táctil ofrece información extra cuando activamos el modo de conducción 'Off road'.



◀▲ La versatilidad de uso es una de sus bazas. También el maletero, que ofrece entre 639 y 1.769 litros.



Passat aventurero

En 1984 Volkswagen ya lanzó al mercado un Passat con tracción total y aspecto campero. Mucho han cambiado las cosas desde entonces y hasta llegar a la segunda generación del Passat Alltrack, un modelo que parte desde la plataforma del Variant, pero que se destaca con una imagen más campea y robusta.

Nuestro protagonista se rodea de una serie de protecciones y una mayor altura respecto al suelo, aspectos vitales cuando se desea abandonar el asfalto con garantías. Ahora el 'margen' está en 17,4 centímetros (2,7 más que el resto de la gama). Y una curiosidad: la tapa inferior que protege el motor de piedras y ramas es ahora de plástico en lugar de acero, circunstancia que se traduce en un ahorro de 11 kilos.

El 'apellido' Alltrack obliga en este caso a montar un sis-

tema de tracción total de serie en toda la gama, gestionado por un embrague de tipo Haldex de quinta generación. Otro aliado que nos ayudará considerablemente cuando abandonamos el asfalto es el modo de conducción 'Off road'. Al activarlo en la pantalla táctil del salpicadero, entra en acción un asistente de control de descensos, se modifica el funcionamiento del ABS, la entrega de par se realiza de una manera más progresiva y se modifica la gestión del cambio DSG. Además, también actúa sobre la suspensión adaptativa DCC, apostando automáticamente por el modo 'Comfort'.

En la mencionada pantalla táctil el conductor tendrá información adicional, como la altitud, el rumbo o el ángulo de giro de las ruedas. Si cambiamos de modo de conducción, 'Eco', 'Normal', 'Sport' o 'Individual' (además de los

tema de tracción total de serie en toda la gama, gestionado por un embrague de tipo Haldex de quinta generación. Otro aliado que nos ayudará considerablemente cuando abandonamos el asfalto es el modo de conducción 'Off road'. Al activarlo en la pantalla táctil del salpicadero, entra en acción un asistente de control de descensos, se modifica el funcionamiento del ABS, la entrega de par se realiza de una manera más progresiva y se modifica la gestión del cambio DSG. Además, también actúa sobre la suspensión adaptativa DCC, apostando automáticamente por el modo 'Comfort'.

En la mencionada pantalla táctil el conductor tendrá información adicional, como la altitud, el rumbo o el ángulo de giro de las ruedas. Si cambiamos de modo de conducción, 'Eco', 'Normal', 'Sport' o 'Individual' (además de los

La segunda generación del Passat Alltrack llega con la tracción total, un programa específico 'off-road' y una estética más robusta como señas de identidad. Además, incorpora una eficiente gama de motores, con hasta 240 CV de potencia, y un equipamiento de serie muy generoso. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

PRECIO DESDE	40.290 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 129 A 158 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Versatilidad de uso. Habitabilidad y maletero. Equipamiento completo. Dinámica.	Versión TDI de 150 CV sin cambio DSG. Una única variante de gasolina.



▲ La estética es más robusta debido a las protecciones, y la altura libre al suelo es de 174 milímetros, 27 más que la de un Passat Variant.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 220	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190	2.0 TDI 240
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/rpm	220/4.420-6.250	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000	240/4.000
Par máximo/rpm	35,7/1.500-4.400	34,7/1.750-3.000	40,8/1.900-3.300	51,0/1.750-2.500
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Automático, 7 vel.	Manual, 6 veloc.	Automático, 6 vel.	Automático, 7 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18
Peso (kg)	1.677	1.670	1.705	1.776
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.777/1.832/1.506	4.777/1.832/1.506	4.777/1.832/1.506	4.777/1.832/1.506
Capacidad del depósito (l)	66	66	66	66
Volumen del maletero (l)	639/1.769	639/1.769	639/1.769	639/1.769
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	9,2	8,0	6,4
Velocidad máxima (km/h)	231	205	220	234
Consumo mixto (l/100 km)	6,9	4,9	5,1	5,5

mencionados 'Comfort' y 'Off road') la información se ajustará al perfil elegido.

La gama de propulsores contempla cuatro atractivas opciones. Las ventas se centrarán en la versión diésel 2.0 TDI de 150 caballos, cuyo único lunar reside en que no dispone en opción de la atractiva caja DSG.

Ésta sí es de serie en las variantes diésel que parten desde el mismo bloque y que erogan 190 y 240 CV, respectivamente, la última biturbo. En el primero presenta seis relaciones, siendo de siete en la variante más potente.

Los que prefieran gasolina tendrán la opción de disfrutar de un 2.0 TSI de 220 caballos y caja DSG de seis velocidades. Las dos versiones más potentes montan de serie la suspensión adaptativa DCC.

Tuvimos ocasión de probar la versión intermedia diésel, y lo cierto es que nos convenció plenamente. En tramos de autopista alemana sin límite de velocidad supera los 200 km/h sin aparente esfuerzo, mientras que en carretera ofrece una respuesta

inmediata a la hora de realizar adelantamientos, a la vez que el conjunto hace gala de una dinámica muy estable y confortable, aunque es cierto que nuestra unidad portaba la mencionada suspensión adaptativa DCC.

Otro de los puntos más atractivos de este modelo es el equipamiento de serie que incorpora. De esta manera cuenta con elementos como un climatizador automático trizona, un freno anticollisiones múltiples, la selección de cinco perfiles de conducción, un control de velocidad adaptativo ACC, una frenada de emergencia automática en ciudad...

Por si fuera poco, durante la campaña de lanzamiento se añaden sin coste alguno unas llantas de aleación de 18 pulgadas, faros con tecnología LED, el cuadro de mandos Digital Cockpit, la cámara trasera y un completo sistema de radionavegación.

Comentar, por último, que el precio de este modelo es sólo 320 euros superior al de un Passat Variant 4Motion equivalente por mecánica y dotación.

El frontal «Dynamic Shield» del nuevo Outlander se irá aplicando gradualmente a toda la gama. El nuevo todocamino de Mitsubishi crece en tamaño y también en equipamiento.



PRECIO	N.D. €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	139 A 154 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	4,75%
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Silencio y suavidad de marcha. Prestaciones. Calidad. 8 años de garantía en baterías del PHEV.
DEBE MEJORAR	
-	Resbalamiento del cambio en aceleración en el modelo PHEV. Situación de algunos mandos.

Suave y eficaz

Más silencioso, eficaz y fácil de conducir. El nuevo Outlander de Mitsubishi llega en octubre con una versión diésel de 5 plazas y tracción delantera de precio muy competitivo.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Mitsubishi renueva su Outlander con 100 modificaciones que comprenden desde una nueva cara para un modelo que crece y mejora su calidad percibida, a una nueva puesta a punto del chasis, pasando

por una importante reducción de la sonoridad dentro del habitáculo y un incremento notable de la eficiencia del tren de potencia en la versión PHEV.

En España la marca japonesa sólo venderá la versión diésel de 150 caballos y el híbrido

enchufable, que llegarán en octubre y diciembre respectivamente. Incluso habrá una versión diésel de acceso con tracción delantera y configuración de 5 ó 7 plazas que se venderá a un precio realmente competitivo.

importante que recibe la nueva generación y la que más se nota al volante es la que afecta a la reducción del ruido del motor, de resonancia, de rodadura o de la aerodinámica. La sonoridad se reduce en general, pero se nota sobre todo



◀▶ El interior del Outlander ha mejorado notablemente. El sistema S-AWC ofrece cuatro modos: AWD Eco, Normal, Snow o Lock.

El Outlander diésel recibe unos nuevos asientos delanteros, volante, tapicería, espejo interior fotocromático... Mientras que el híbrido añade una tapicería de cuero de mayor calidad, nuevos guarnecidos, nuevo volante calefactado y consola central regulable, luz ambiente LED y una toma de corriente para el maletero.

Pero quizá la mejora más

en el PHEV cuando se acelera a fondo.

El nuevo Outlander también se beneficia de unas suspensiones recalibradas y una carrocería mucho más rígida que permiten realizar una conducción más decidida sin comprometer agrado o facilidad de conducción. Además, el PHEV cuenta con un motor eléctrico más eficiente y con mejor aceleración.



◀ El Outlander se ofrecerá con 5 ó 7 plazas y en diésel o híbrido enchufable.

PRECIO DESDE	25.000€
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	139 A 161 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	4,75% A 9,75%
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Comportamiento y sensaciones de conducción. Rendimiento motor y cambio. Precio
DEBE MEJORAR	
-	Antena aparatosa. Sólo cambio manual. Anchura interior. Ausencia de guantera

No debe ser tarea fácil sustituir a una leyenda como el Mazda MX-5, pero la marca japonesa no sólo lo sustituye sino que lo mejora. El nuevo MX-5 es más divertido que nunca.



Prueba superada

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

La experiencia de ser el roadster más vendido del mundo sirve para que Mazda cree una nueva generación del MX-5 que concentra lo mejor de las cuatro anteriores. Para este nuevo MX-5 la marca japonesa ha tomado lo mejor de todos los anteriores: un diseño llamativo, motores de gran rendimiento, construcción ligera, propulsión trasera y un rendimiento dinámico que busca provocar la máxima diversión en el conductor.

Y esas claves se cumplen, punto por punto en este MX-5. Si hablamos de ligereza, la 'tonelada y poco' de peso en sus

▶▶ La ligereza del MX-5 permite un gran rendimiento en sus dos versiones



diversas versiones es un 'peso pluma' respecto a sus rivales naturales –BMW Z4 o Mercedes SLK– que rondan la tonelada y media. Los motores, ambos con tecnología SkyActiv, un 1.5 de 131 caballos y un 2.0 que eleva la potencia hasta los 160 ofrecen un rendimiento fantástico al combinarlos con esa ligereza. Y terminando con la sencillez, por ejem-

plo, el sistema de plegado y de la capota, con un simple gesto y en un único movimiento de la mano es una maravilla.

Todas esas características deben refrendarse sobre el terreno y en nuestra toma de contacto en carreteras de Barcelona el Mazda MX-5 cumple con nota. Tanto la variante menos potente como el 2.0 de 160 CV ofrecen un magnífi-

co empuje. El 131 sube vueltas hasta más allá de las 7.000 revoluciones por minuto con un sonido que rápidamente se convierte en adictivo. El comportamiento en curva es intachable gracias a su ligereza, a su bajo centro de gravedad y a unas suspensiones firmes pero en absoluto incómodas. Además obedece siempre y se coloca por donde el conductor quiere que vaya.

El MX-5, que ya está en el mercado, sigue aumentando su leyenda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 SKYACTIV-G	2.0 SKYACTIV-G
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.998
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	131 / 7.000	160 / 6.000
Par máximo (mkg)/rpm	15,3 / 4.800	20,4 / 4.600
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 258 mm.	Discos vent. 280 mm.
Frenos traseros	Discos 255 mm.	Discos 280 mm.
Neumáticos	195/50 R16	205/45 R17
Peso (kg)	1.050	1.090
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.915/1.735/1.225	3.915/1.735/1.230
Capacidad del depósito (l)	45	45
Volumen del maletero (l)	130	130
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	7,3
Velocidad máxima (km/h)	204	214
Consumo mixto (l/100 km)	6,0	6,6 (6,9 sin i-Stop)



◀◀ Habitáculo bien terminado pero un poco estrecho. El maletero, pequeño, pero puede acoger dos maletas tamaño cabina de avión. El techo se maneja con una sola mano.





Con la actualización estética y tecnológica del Citroën C4 también se han sumado nuevos propulsores, como este 2.0 BlueHDI, que con sus 150 CV ofrece buenas prestaciones y se muestra sumamente eficiente al incorporar un catalizador SCR y cumplir la norma Euro6. Si tenemos en cuenta los 3.400 euros de descuento, nuestro protagonista interesa y bastante.

En plena forma

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Antes de verano, Citroën sometió a su C4 a una profunda renovación, que se ha traducido en un diseño exterior de aire más moderno. Además, estrenó nuevos sistemas de seguridad activa y entretenimiento, y también sumó eficientes propulsores pertenecientes a la nueva familia PureTech en gasolina y BlueHDI en diésel.

Lo pudimos conducir en su presentación, pero ahora lo hemos conocido con detenimiento y con el motor más

potente de todos, el nuevo 2.0 BlueHDI de 150 CV.

La particularidad de este propulsor reside en que estrena un catalizador SCR que inyecta AdBlue –se rellena en las revisiones de mantenimiento–, lo que unido a un cambio manual de 6 velocidades –el cambio automático EAT6 sólo se ofrece en los BlueHDI 120–, regeneración de energía en frenadas y un Stop&Start ‘pata negra’ firma un gasto homologado de sólo 3,8 l/100 km. Decimos lo de ‘pata negra’ porque el sistema se integra en el alternador y no en el motor de

arranque, por lo que el propulsor se puede detener al bajar de 10 km/h con el punto muerto engranado y se pone en marcha con una suavidad asombrosa. No nos equivocamos al decir que es el mejor Stop&Start del mercado.

Eso sí, en uso real hay que hablar de algún litro de más, pues pesa 1.435 kilos –70 más que un Peugeot 308 equiparable– y esta versión Shine cuenta con neumáticos 225/45 R17. Aun así, su consumo real es ajustado.

El comportamiento dinámico del Citroën C4 es muy sano, con suspensiones agra-

dables que miman a los pasajeros, mientras que su propulsor ofrece unas prestaciones sensacionales –es 1.500 euros más caro que el BlueHDI 120–. Nadie echará en falta más potencia, eso seguro.

El habitáculo es espacioso –carece de salidas de ventilación traseras– y el puesto de conducción es más intuitivo gracias a la nueva pantalla táctil desde la que controlar el sistema multimedia, el navegador –500 euros–, el techo panorámico –670 euros–, el asiento del conductor con masaje –150 euros– o la alerta de cambio involuntario de carril –500 euros–.



◀ La pantalla de 7" reduce el número de botones y lo hace más intuitivo. Permite variar hasta el color del velocímetro.



◀ El BlueHDI 150 sólo se combina con un cambio manual de 6 marchas. El tapizado en cuero es una opción de 1.335 euros. Las plazas traseras son amplias, pero se echan en falta salidas de ventilación específicas.



los del climatizador, ganando ergonomía–.

No falta freno de estacionamiento eléctrico, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, climatizador bizona, apertura y arranque sin llave, sensores de lluvia y luces, sensores de ángulo muerto...

De serie equipa prácticamente todo con este acabado, y si no es así podemos recurrir a opciones ajustadas en precio como son los faros de xenón direccionales –940 euros–, el navegador –500 euros–, el techo panorámico –670 euros–, el asiento del conductor con masaje –150 euros– o la alerta de cambio involuntario de carril –500 euros–.

26.720 euros son los que cuesta nuestro protagonista, pero con el actual descuento hablamos de 23.320 euros, un precio competitivo si lo comparamos con sus rivales



▶▶ No es el referente para los más dinámicos, pero sí lo podría ser para quienes buscan el máximo confort, pues parece que lleve suspensiones neumáticas. Muy agradable en marcha y espacioso, con un amplio maletero y rueda de emergencia.

directos, e interesante si valoramos su calidad –se le nota robusto por la ausencia de materiales ligeros que también repercuten en su peso–, equipamiento y motor.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 BlueHDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	85,0 x 88,0
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	37,7 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente del tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.435
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.329 / 1.789 / 1.489
Capacidad maletero/déposito (l)	408-1.183 / 60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	207 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (8,8)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,5

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,6	15,1
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,7	21,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,4	15,6
A 140 km/h de cruceo	7,3	13,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,0	16,7
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	948	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extrurbano/mixto	4,1 / 3,6 / 3,8	

Por su calidad y su fórmula exclusiva



PRECIO	26.720 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO ₂	100 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
		+	-	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****

Para aquellos que buscan un familiar con mucho espacio pero no recorren grandes kilometrajes anuales, Peugeot ofrece este 308 SW dotado del eficaz tricilíndrico de gasolina 1.2 PureTech en su nueva versión de 110 CV, agradable, de prestaciones correctas y con un consumo real aquilatado.



▲ El 308 SW tiene 11 centímetros extra de distancia entre ejes, y eso se aprecia en las plazas traseras.



◀◀ A la especial postura de conducción del 308, con volante pequeño, pantalla táctil muy a mano e instrumentación elevada, es fácil acostumbrarse. Los asientos delanteros son muy cómodos.



▲ Nuestra unidad equipaba los neumáticos opcionales 225/40 R18, pero preferimos los de serie.

Muy competente

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

El protagonista de estas páginas disfruta ahora de un descuento de 3.500 euros que deja su factura en 19.150 euros, y eso le convierte en una de las versiones más asequibles del 308 SW; aunque con el acabado Access, peor dotado que el Style analizado, el precio tras aplicar las 'rebajas' se queda en 16.750 euros. Para lograr esas interesantes cifras –hablamos de un generoso familiar de 4,59 metros de largo donde caben bien cinco ocupantes y su impedimenta– la clave está bajo el ca-

pó, pues incorpora la mecánica básica de gasolina, que ya no es el 1.6 VTi de 120 CV, sino el moderno 1.2 THP PureTech de tres cilindros en su nueva variante de 110 CV. Alguien pensará: «vaya cambio». Se pierden 10 caballos, es cierto, pero estamos ante la prueba irrefutable de que el tamaño no importa y que la potencia tampoco lo es todo. Para empezar, los 110 CV están ahí a 5.500 vueltas cuando los 120 anteriores llegaban a 6.000; aunque tiene más relevancia lo relacionado con el par –sinónimo de empuje–, pues el nuevo motor, con turbo e in-

yección directa, alcanza 20,9 mkg a sólo 1.500 rpm cuando el 1.6 VTi se conformaba con 16,3 a 4.250 revoluciones. La respuesta a regímenes tranquilos es muy superior, y las prestaciones se sitúan a un nivel más que correcto, pues hemos clavado los 11,6 segundos anunciados para el paso de 0 a 100 km/h y se le ha cronometrado un 'sprint' de 80 a 120 km/h en 10,8 segundos usando cuarta. La quinta es larga –casi 50 km/h por cada 1.000 rpm– para ahorrar gasolina en buenas carreteras y autovía, aunque en esa relación las recuperaciones son

ya más lentas, y echaremos de menos un cambio de seis relaciones, que serviría para acortar el salto entre marchas.

El funcionamiento del moderno tricilíndrico es suave, silencioso y equilibrado, y sólo los más avispados percibirán un sonido distinto, más evidente quizás cuando aceleramos fuerte desde baja velocidad.

En cuanto al consumo, todo se pone a favor para gastar poco: la ligereza del 308, la respuesta del motor que permite frecuentar regímenes bajos... La media real de 6,7 l/100 nos

del francés, con una dirección precisa, frenos correctos y buen equilibrio entre confort –el filtrado de baches es peor con los 225/40 R18 opcionales– y eficacia, contribuye a hacer del 308 SW un vehículo satisfactorio. Además, el maletero es soberbio, la mayor batalla de la carrocería SW se traduce en tres centímetros extra en el hueco para las piernas en la fila posterior –esa cota es justa en un 308 de 5 puertas– y el interior presume de calidad, aunque seguimos pensando en dos mejoras: salidas de aireación traseras y algún mando 'tradicional' que complemente la pantalla táctil.

▲◀ Maletero excelente, pues anuncia 610 litros con cinco plazas en uso y 1.660 abatiendo el respaldo trasero. Además, hay rieles de sujeción, y debajo va la rueda de repuesto y un pequeño doble fondo. La pantalla táctil agrupa casi todas las funciones, pero exige bastante atención.

LAS CIFRAS

MOTOR	1.2 THP PURETECH 110 S&S
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 90,5
Cilindrada (c.c.)	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.500
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 1.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 283 mm / Discos 249 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente, con brazos longitudinales, muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 7,0x16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.585 / 1.804 / 1.471
Capacidad maletero/depósito (l)	610-1.660 / 53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	32,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (11,6)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,4

CONSUMOS		
	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,8 km/h de promedio	6,9	14,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,1	16,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,6	13,2
A 140 km/h de cruceo	8,3	12,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,7	14,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	741	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,1 / 4,0 / 4,7	

PRECIO	22.650 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES: 109 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
		Maletero. Motor. Gasto a ritmo tranquilo. Calidad general. Precio con descuento.	Desarrollos largos y 5 marchas. Sin salidas de aire traseras. Mandos sólo en pantalla.	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****



En sus más de **105 años de historia**, Audi lo ha ganado prácticamente **todo** en el mundo de la alta competición. Y lo mejor de todo es que han sabido hacer **partícipes a millones de conductores** de todo el mundo de toda la tecnología que ha desarrollado para **lograr cientos de victorias**.



Palmarés de campeón

Que no quepa la menor duda de que estar presente en la alta competición del motor es el mejor escaparate para posicionarse en un lugar privilegiado ante los competidores y sobre todo ante el gran público.

Una marca con el palmarés deportivo de Audi es consciente de ello, y por eso la mayor parte de los conocimientos aplicados a sus vehículos de competición terminan formando parte de sus modelos de calle. Y lo hace como ninguna otra marca, permitiendo que miles de conductores de cualquier parte del planeta puedan disfrutar al volante de un Audi, que presume de contar con los más revolucionarios avances tecnológicos.

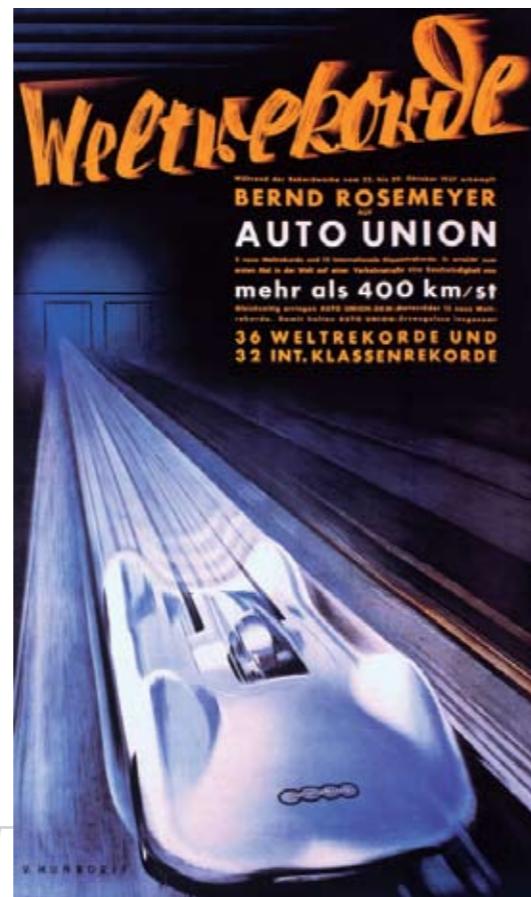
Audi no es sólo Le Mans. Audi en el mundo de la competición es DTM –Deutsche Tourenwagen Masters– con su Audi RS 5; es Campeonato de Resistencia y Campeonato GT con el Audi R8 LMS; es TT Cup y también es Rallycross, con el Audi S1 EKS RX, una máquina capaz de ofrecer una potencia de 560 CV domados gracias a su laureada tracción a las cuatro ruedas quattro, sinónimo de seguridad, deportivi-

dad y eficacia desde que esta tecnología se estrenara en 1980 en el Mundial de Rallyes y en el Audi Coupé quattro, todo un adelantado a su generación.

Audi no se limita a participar en competición. Audi vence carreras, como viene demostrando desde 1911, cuando un modelo de los cuatro aros obtuvo la primera victoria. En realidad era un Horch Tipo B –la firma de los cuatro aros es el resultado de la fusión de Audi, DKW, Horch y Wanderer–, que se impuso en una carrera sobre el hielo de Suecia.

En 1914, Hermann Lange en su Audi obtenía el triunfo en el Rally Austrian Alpine y así sucesivamente hasta llegar a los años 30, donde entran en escena los Auto Union, los primeros vehículos en ganarse el apodo de ‘flechas de plata’, que entre 1934 y 1939 mostraron su hegemonía. Disputaron 61 carreras, 30 de ellas fueron pruebas de Gran Premio y sólo dejaron escapar seis. Un hombre era la piedra angular en las victorias de Auto Union: Ferdinand Porsche.

La tecnología desarrollada para los Auto Union se trasladó a los Audi de calle, siendo la primera



Bernd Rosmeyer pilotaba el Auto Union que en 1937 alcanzó los 406,3 km/h.



Desde 1990 Audi está presente en el DTM y en el Campeonato de Turismos con modelos tan ilustres como los Audi 80 y los V8 quattro. Ahora en Rallycross usan este imponente S1.



13 son las victorias de Audi en las 24 Horas de Le Mans, pero también han sido cuatro veces los más rápidos en el Pikes Peak. Michele Mouton venció en 1984 y 1985 con este Audi quattro S1.



la barrera de los 400 km/h. Desarrollaron así el Auto Union Type C Streamline, con una aerodinámica carrocería fabricada en aluminio y un revolucionario motor V16 de 520 CV. En tres días de octubre del año 1937 batieron 15 récords, entre ellos el logro de alcanzar 406,3 km/h.

Audi y el mundo de la competición son uno, pero además Audi es histo-

marca de vehículos en situar el volante a la izquierda y el selector del cambio en posición central allá por 1921, algo obvio en nuestros días. Y allá por

el año 1933 estrenaban el motor V6.

Los éxitos deportivos seguían llegando y se fijaron el objetivo de convertirse en la primera marca en superar

ria, artesanía, superación y aún mucho más es lo que consiguen transmitir a los orgullosos conductores de un modelo firmado por Audi Sport.



La tracción a las cuatro ruedas quattro es sinónimo de éxito desde 1980 independientemente del terreno que se pise. Las victorias de Audi tanto en el **Mundial de Rallyes** como en las **24 Horas de Le Mans** tienen mucho que ver con esta tecnología, aunque detrás del éxito hay mucho más.

Tecnología para reinar en tierra y asfalto



Audi ha vencido en Le Mans en 13 ocasiones y éstos son sus 13 protagonistas. Ha sido la única en vencer con motores de gasolina, diésel e híbridos.



Hannu Mikkola, Michele Mouton, Stig Blomqvist, Walter Rohrl, Bobby Unser, Tom Kristensen, Frank Biela, Timo Bernhard, Jordi y Marc Gené, Miguel Molina... Y una extensa lista de ilustres pilotos más, pueden presumir de haber pilotado a lo largo de la historia para Audi Sport, que nace con la llegada del revolucionario Audi Coupé quattro, un coupé con tracción a las cuatro ruedas que fue presentado en el Salón de Ginebra de 1980.

Aquel deportivo garantizaba una capacidad de tracción por encima de lo conocido hasta la fecha y además con altas dosis de dinamismo. No obstante aquel Audi Coupé quattro nació con el objetivo de competir y en 1981 debuta en el Mundial de Rallyes.

En realidad ya en 1980 se estrenaba como 'coche cero' en el Rally del Algarve y fue cronometrado. Si aquel Audi quattro pilotado por Hannu Mikkola hubiera participado, habría ganado el rallye iii con 26 minutos de ventaja !!! El Audi quattro estaba listo para convertirse en leyenda de los rallyes.

Audi Sport fichó a Michele Mouton, la primera y única mujer en ganar una cita del Mundial. Fue en el Rallye de San Remo de 1981, y la montura usada, un Audi quattro Grupo 4. La división deportiva de la marca alemana lanzó evolucio-



nes hasta la retirada del Audi quattro de los rallyes en 1986. Modelos como los A1, A2, Sport quattro y el S1, capaz este último de ofrecer cerca de 500 CV de potencia. Y no eran coches cualquiera, eran máquinas pertenecientes al legendario Grupo B.

Estos avances en tecnología se trasladaban a la calle como cuando en 1987 se introduce el diferencial Torsen a los

modelos quattro. Audi estaba tan orgullosa de este sistema que todos los modelos de aquella época podían contar con tracción quattro.

A lo largo de estos años, la marca alemana hizo valer su tecnología y consiguió dos títulos de pilotos y dos de constructores antes de su retirada de los rallyes en 1987 participando esa temporada con un Audi 200 quattro.



Sin embargo Audi ha demostrado que su afamada tracción quattro no es sólo infalible en tierra, sino también en asfalto. Y es que en 2012 Audi se convertía en la primera marca en vencer las 24 Horas de Le Mans con un modelo de tracción a las cuatro ruedas. Era la decimocuarta participación de Audi en la carrera de resistencia más famosa del mundo desde su debut en 1999, y com-

petían con el Audi R18 e-tron quattro, un sport prototipo que alardeaba también de una sofisticada tecnología híbrida de la que deriva la que actualmente utiliza el Audi A3 Sportback e-tron y próximamente el Audi Q7 e-tron quattro y el Audi R8 e-tron quattro.

Audi es toda una referencia en las 24 Horas de Le Mans, pues ha participado en el trazado francés de la Sarthe 16 ve-

ces de forma ininterrumpida, logrando 13 victorias y subiendo al podio en 32 ocasiones de 51 posibles en todo este tiempo. Y Audi lo ha conseguido utilizando bólidos impulsados por motores de gasolina con inyección directa FSI, mecánicas híbridas e-tron y también con propulsores dotados de la archiconocida tecnología TDI.

Y es que fueron los pioneros en desmarcarse de sus competidores y apostar por una mecánica diésel para participar en el año 2006 en las 24 Horas de Le Mans. No sólo disputó la carrera, sino que venció, y para demostrar que su mecánica TDI era digna de la alta com-

petición y que aquello no fue ni mucho menos un golpe de suerte, Audi repitió victorias en 2007, 2008, 2010 y 2011 con los R10 TDI, R15 TDI y R18 TDI.

A día de hoy, hablar de TDI es hablar de Audi, y de millones de conductores orgullosos del eficiente propulsor que impulsa a sus modelos con los cuatro aros con genes de Le Mans coronando el capó.

En 1982 y 1984 Audi consigue el Mundial de Constructores y en 1983 y 1984 el de pilotos. Los elegidos: Mikkola y Blomqvist respectivamente.

Audi es una de las marcas pioneras en el mundo del automovilismo y como reza su lema «A la vanguardia de la técnica» siempre ha sido una marca adelantada a su tiempo. No escatiman en tecnología, creada a conciencia para ganar carreras, primero y **formar parte de nuestra vida cotidiana, después.**



El túnel del viento sirve para desarrollar los paquetes aerodinámicos para la competición, pero también para que el nuevo Audi A4 presuma de Cx con sólo 0,23. El tecnológico Audi A3 Sportback e-tron arranca en 36.780 euros.

Laboratorio de carreras para el día a día

Ganar es el primer objetivo de cualquier marca inmersa en el mundo de la competición. Y para conseguir tal fin, Audi pone al servicio de Audi Sport todos sus recursos, que se aprovechan al máximo en un trabajo de equipo.

Toda la tecnología desarrollada para la competición, pasa a convertirse en muy poco tiempo en algo cotidiano para cualquier conductor de Audi, que sabe que tras esa legendaria marca hay una empresa que responde al reto. No en vano, entre 2015 y 2019 Audi va a invertir 24.000 millones de euros en nuevos modelos y tecnologías. Esto quiere decir que en un futuro próximo habrá modelos Audi más ligeros, eficientes, seguros o más avanzados tecnológicamente.

Audi se ha encargado de que todo el mundo conozca el significado de la palabra quattro, un sistema de tracción total ideado para ganar rallyes, que tras 35 años de historia y muchos éxitos en competición se ha convertido en un icono presente en más de 170 versiones de modelos Audi.

Por otro lado, el presente ya es híbrido y enchufable. Y a medio plazo los eléc-



tricos tendrán mucho que decir. Las 24 Horas de Le Mans son un emplazamiento idílico que ha permitido y permitirá a Audi poner a punto la tecnología e-tron, ya presente en el A3 Sportback e-tron y próximamente en el Audi Q7 e-tron quattro. Más adelante llegará al resto de modelos, como el caso del Audi R8 e-tron quattro, un eléctrico puro y duro con 462 CV de potencia y nada menos que 450 kilómetros de autonomía.

Pero la tecnología de Audi viene de

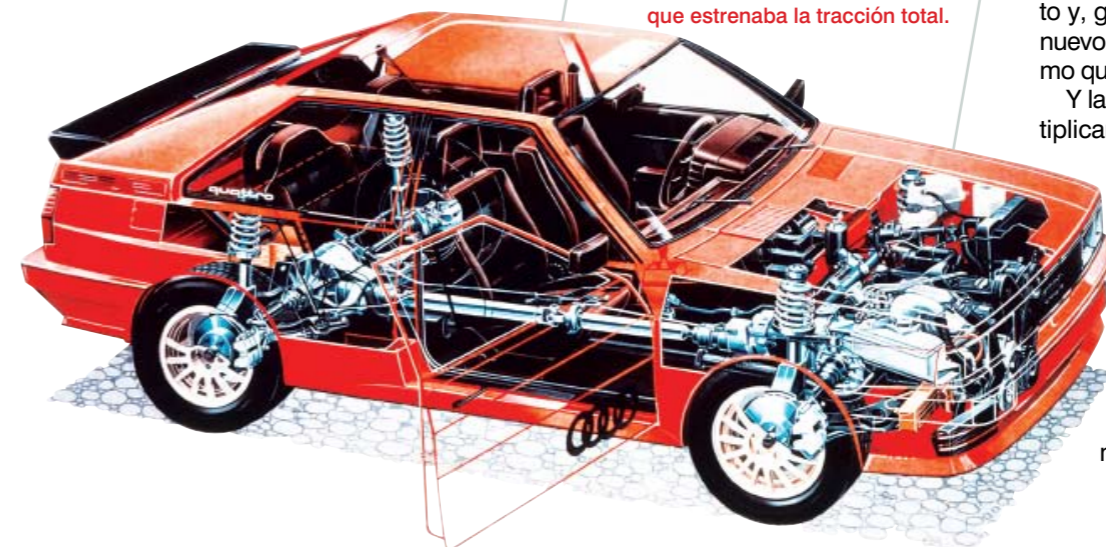
Le Mans es un banco de ensayos de primer nivel. Los faros láser fueron probados en los Audi R18 y los utiliza el Audi R8 LMX. De aquí también han salido los frenos cerámicos, que ahorran hasta 6,5 kilogramos cada uno.



años atrás con eficientes motores dotados de siglas que ya son míticas como FSI, TFSI o TDI. Todo comenzó en 1989 con el Audi 100 TDI, que rendía 120 CV y homologaba 5,7 l/100 km de consumo medio. Y hay mucho más, porque Audi ya utiliza los sistemas cylinder on demand, y vendrán sistemas eléctricos con 48 Vol-

tios, turbos eléctricos y otras muchas tecnologías de alto nivel, muchas de ellas desarrolladas y probadas primero en los Audi de carreras y más tarde adaptadas a los modelos de calle.

Presentado en Ginebra en 1980, el Audi Coupé quattro fue una máquina que estrenaba la tracción total.



Directo de la competición llega también la reducción de peso. Y es que cada 100 kilogramos ahorrados, el consumo se reduce 0,3 l/100 km. Pioneros en la construcción en aluminio, Audi estrenó esta tecnología en 1994 con el A8 y su Audi Space Frame, pero ahora van más allá, pues el A6 suma muelles de fibra de vidrio que ahorran 4,4 kilos en el conjunto y, gracias a la construcción ligera, el nuevo Audi Q7 reduce 325 kilos, lo mismo que pesa un piano de cola.

Y las horas de túnel de viento se multiplican, permitiendo al nuevo Audi A4 firmar un Cx de 0,23, un ahorro significativo comparado con un Audi 80, que en 1986 lograba un Cx de 0,29, un dato ya asombroso para la época. Iluminación láser, tecnología Ultra –estrenada por el Audi R18 TDI en Le Mans–, nuevos combustibles alternativos... Los Audi de calle seguirán heredando las soluciones más sofisticadas de competición.

En 1994 Audi lanzó su primer modelo RS, precursor de lo que hoy es una gama compuesta por siete integrantes capaces de acelerarte el pulso a cada golpe de gas. Son los herederos legítimos de la tecnología de competición y un escaparate deseado y envidiado a partes iguales.



Disponible con la práctica carrocería Sportback, el Audi RS 3 es el compacto más potente con su motor 2.5 TFSI de 367 CV.

La máxima deportividad viene de serie

Entre 1994 y 1995 se fabricaron en la factoría de Zuffenhausen 2.891 ejemplares de uno de los vehículos más carismáticos de la historia automovilística: el Audi RS 2.

Precursor de la familia RS –Renn Sport– de Audi, aquel Audi 80 Avant fue desarrollado en colaboración con Porsche, que también lo ensamblaba. Heredaba detalles del 911 como los intermitentes delanteros o los retrovisores, mientras que las llantas y los frenos Brembo provenían de un 968 Club Sport. Este último elemento era vital en el Audi RS 2, que no podía esconder su genética RS, mucho menos con un motor sobrealimentado de 315 CV, su cambio manual de 6 marchas y, cómo no, tracción quattro.

Hablamos de todo un emblema en tecnología, capaz de alcanzar los 262 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, registros todavía hoy al alcance de unos pocos elegidos.

Tras el Audi RS 2, los de Ingolstadt apostaron aún más fuerte por su división Audi Sport, creando deportivos más potentes y prestacionales. Nació así una completa gama para quienes buscan emociones fuertes, pero sin perder un ápice de funcionalidad, refinamiento o tecnología.

A día de hoy son siete los modelos que conforman la 'familia RS', aunque en no mucho tiempo se sumarán los Audi TT RS y TT RS Roadster para completar aún más la gama, que abarca desde compactos hasta los deportivos Avant, pasando por un SUV.

Este último es el imponente Audi RS Q3, un práctico todocamino aparentemente inofensivo de 4,39 metros de longitud que esconde bajo su capó el brioso propulsor 2.5 TFSI de cinco cilindros capaz de desarrollar una potencia de 340 CV, valor con el que iguala los datos de aceleración de su legendario 'tatarabuelo' RS 2.



Todo detalle acentúa la deportividad de los modelos de la gama RS. Los frenos cerámicos tienen su origen en la competición y además de eficacia ofrecen ligereza.

En su deportiva mecánica no podía faltar un sofisticado cambio S-tronic de 7 velocidades y, como en todo RS, el eficaz sistema de tracción quattro.

Audi traslada las entrañas del RS Q3 a su RS 3 Sportback, aunque en este caso su potente 2.5 TFSI escala hasta los 367 CV para convertirse en el com-



¿Un SUV con genes RS? ¿Por qué no? El Audi RS Q3 ofrece ahora 340 CV.

que suman una válvula con la que variar el flujo del aire y controlar el sonido según nuestro estado de ánimo.

Fiel a los orígenes de RS, el Audi RS 4 está disponible exclusivamente con carrocería Avant, demostrando que deportividad y funcionalidad pueden ir de la mano, y muy rápido.

Inspirado en la competición está su cambio S-tronic de 7 velocidades, que suma el programa Launch Control, pero la genética de Le Mans se aprecia también en las suspensiones activas, la dirección dinámica o el diferencial trasero deportivo, que añade un plus de diversión a su efectiva tracción quattro. Todo ello se puede controlar desde el Audi drive select gracias a sus diferentes programas: comfort, dynamic, individual...

pacto más poderoso actualmente a la venta, y así sorprender con una aceleración de 0 a 100 km/h en sólo 4,3 segundos.

Un escalón por encima se encuentran los Audi RS 4 Avant, RS 5 Coupé y RS 5 Cabrio. Estos tres ejemplares tienen en común su corazón 4.2 V8 FSI, una mecánica que respira a pleno pulmón –son los únicos firmados por RS que mantienen un propulsor atmosférico–, heredada del Audi R8 y con genética de competición, como demuestra el hecho de que sus 450 CV se consigan a un régimen 8.250 rpm, momento en el que nos obsequia con una música celestial que llega a nuestros oídos modulado por sus escapes deportivos,



Nada mejor que descapotar el Audi RS 5 Cabrio y dejar que su 4.2 V8 FSI supere las 8.000 rpm. Música celestial y en estéreo.



560 CV y sólo consume 9,5 l/100 km. Prestaciones y eficiencia van de la mano en el 4.0 V8 TFSI con cylinder on demand.



Todos los RS de Audi se combinan con la tracción quattro y con el cambio automático: Tiptronic en los RS 6 Avant

y RS 7 Sportback, y S-tronic en el resto. Los Audi RS 4 Avant y RS 5 Coupé & Cabrio mantienen el motor atmosférico heredado del R8, y el resto ya adopta la tecnología TFSI.

Los máximos exponentes de la gama más exclusiva de Audi son los RS 6 Avant y RS 7 Sportback, y al igual que sus 'hermanos' tienen en la deportividad su razón de ser. El elemento primordial es su sofisticado propulsor 4.0 V8 TFSI que late bajo el capó. Se mejante mecánica suma dos turbos e

Dos décadas separan al RS 2, primer modelo de la saga, del Audi RS 4 Avant. Su inconfundible color Azul Nogaro inspira esta exclusiva edición.

inyección directa con el fin de generar 560 CV y 700 Nm de par máximo, potencial suficiente para impulsarle por encima de los 300 km/h cuando los equipamos con el exclusivo paquete Dynamic Plus.



Explora los límites con Audi driving experience

Desde 1994 Audi ofrece a sus clientes el programa Audi driving experience, gracias al cual pueden conocer cómo funciona la tecnología que su Audi encierra, y llevar al límite un modelo de los cuatro aros con total seguridad, pues se realizan en trazados como Jerez, Cheste, Montmeló, el Jarama e, incluso, la estación invernal de Baqueira Beret, paraje idílico para sacar el potencial de quattro. Todo ello de la mano de monitores experimentados, dirigidos por Jordi Gené.

Cuatro son las modalidades ofrecidas en los Audi driving experience, que comienzan con el curso Dynamic, al que siguen los Progressive y Sportscar. En todos ellos hay presentes modelos firmados por Audi Sport, mientras que para el último se reserva el Audi R8 V10, la joya de la corona con sus 610 CV de potencia. Con precios que van de los 130 a los 545 euros –de 150 a 690 para los no clientes Audi–, no cabe duda de que son una excelente forma de experimentar con la máxima seguridad todas las capacidades dinámicas de los modelos más rápidos de Audi.



Un circuito 'de verdad' es el lugar ideal donde experimentar sensaciones con los modelos de Audi Sport. La Escuela de Conducción está dirigida por Jordi Gené, piloto Audi desde 1995.



Además de propulsores, Audi Sport trabaja en la puesta a punto de todos los sistemas firmados por RS. Dirección, suspensión, frenos... Nada se deja al azar.

Brillan en prestaciones, pues necesitan sólo 3,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, y se conforman con 9,5 litros de gasolina cada 100 kilómetros, pues la eficiencia corre por cuenta del Start&Stop y el cylinder on demand, sistema que desactiva cuatro de sus ocho cilindros si no necesitamos todo su potencial, ahorrando hasta un 20 por ciento de combustible.

Pero en un RS no todo es la potencia, y por ello Audi Sport pone a punto el chasis para que su conductor pueda deleitarse al volante. Es por ello que la dirección activa, las suspensiones neumáticas y la gestión del sistema de tracción quattro presentan diferentes programas para ajustar sus parámetros de funcionamiento a las exigencias del conductor. También su equipo de frenos es específico, existiendo incluso la alternativa de dotarlos de discos carbocerámicos puestos a punto en Le Mans, capaces de detener con una eficacia insólita a estos vehículos de altísimo rendimiento.

Sin duda alguna, el deportivo por excelencia de Ingolstadt. Un superlativo coupé que se ha ganado el respeto de sus competidores. **Rápido, dinámico, seguro, ligero, potente, eficiente...** Son adjetivos que califican al Audi R8, el líder de una saga que hereda la tecnología probada con éxito en **competición**.



El resultado de **269** victorias en competición

La nueva generación del Audi R8, el deportivo por excelencia de la firma de Ingolstadt, es el fruto del palmarés deportivo de Audi, el primer vehículo que hereda la genética desarrollada para la competición, el máximo exponente de la deportividad y el punto que conecta a los clientes Audi Sport con las carreras. Tras su silueta se esconde la experiencia adquirida en más de 1.000 pruebas deportivas, con un balance de 269 victorias.

De esta experiencia nace su estructura, que lleva la tecnología Audi Space Frame a su máxima expresión. Combina aluminio y fibra de carbono entre otros materiales y así se crea una estructura ligera -32 kilos menos que antes- pero, a la vez, un 40 por ciento más rígida fruto del principio «el material correcto, en la cantidad correcta, en el sitio correcto».

El nuevo Audi R8 se fabrica en unas instalaciones de producción especiales conocidas como "Audi Böllinger Höfe" en Heilbronn. Tanto la fabricación del chasis como el montaje final se realizan con muchos métodos de producción nuevos y están organizadas de forma altamente flexible, especialmente para un volumen de producción de pequeñas series con

un carácter artesanal. Hasta 500 especialistas altamente cualificados trabajan en las instalaciones donde se fabrica el nuevo Audi R8, operadas por quattro GmbH. Ensamblan cada coche con la mayor precisión artesanal en 15 ciclos, cada uno de ellos de unos 30 minutos de duración. Antes de la entrega, cada nuevo deportivo de altas prestaciones debe superar unos procesos de control de calidad muy estrictos.

Su ADN de carreras se contempla más allá de lo que no se ve. O sí. Tras una cubierta traslúcida se puede admirar su corazón, un propulsor 5.2 V10 FSI afinado por los ingenieros de Audi Sport

cual instrumento de una orquesta. Además de potente, ha sido concebido para ser un 13 por ciento más eficiente que antes. Para ello suma el sistema de ahorro cylinder on demand, capaz de inyectar combustible en sólo cinco de sus diez cilindros. También hereda el Start&Stop y la función 'planeo' en su nuevo cambio S-tronic de doble embrague y 7 velocidad-



Hay cuatro programas del Audi drive select, tres para la tracción quattro, tres vistas del Audi virtual cockpit... Monoposto se denomina a su diseño interior.

des, que también añade Launch Control.

Eficiente, sí. Poderoso, aún más. Semejante corazón atmosférico ofrece 540 CV de potencia, que ascienden a 610 en el caso del V10 plus, capaz de alcanzar un régimen de giro de 8.700 rpm y obsequiamos con un incomparable sonido.

Combinados con la afamada tracción quattro, la suspensión Audi magnetic ride y un sinfín de soluciones heredadas de la competición, abruman en lo que a prestaciones se refiere. El V10 plus puede acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,2 segundos, alcanza los 200 km/h en 9,9 y su velocímetro llega a marcar 330 km/h.

La novedad en cuanto a sistemas es el Audi virtual cockpit, un cuadro de instru-

El Audi R8 V10 plus tiene un alerón trasero inspirado en el DTM. En la versión de 540 CV es móvil, y emerge a 120 km/h. Los discos de freno carbocerámicos ahorran 15,2 kilos. El Audi R8 comparte un 50 por ciento de piezas con el R8 LMS de competición.



mentos del futuro íntegramente digital. Su display TFT mide en diagonal 12,3 pulgadas. Con una alta resolución de 1.440 x 540 píxeles, presenta los contenidos de modo nítido, brillante y rico en contrastes, y los efectos de animación y luz se caracterizan por su gran calidad. En segundo plano trabaja un rápido procesador gráfico; y es que Audi es el primer fabricante automovilístico a escala mundial en utilizar el chip Tegra 30 de la serie Tegra 3 de Nvidia, la marca líder con la que Audi mantiene una relación de colaboración desde hace muchos años.

Además, su sistema de iluminación no desentona, con la opción de luces de carretera láser, que se suma a sus faros LED con 37 diodos por óptica. Todo ello completa su imagen de vanguardia.



Siniestralidad

Más muertos en verano

La subida de los muertos en carretera en los dos meses de mayor movimiento del tráfico no ocurría desde 2007 y lo ha hecho este año sumando cinco más que en julio y agosto del año pasado, que fue el mejor verano desde 1960; un cambio de tendencia concentrada en los cuatro últimos días de agosto (operación retorno) y los resultados de Cataluña y País Vasco, con 12 y 6 muertos más, respectivamente, que el verano pasado. En julio y agosto el tráfico interurbano se cobró 225 vidas, aunque en el acumulado del año (hasta el 2 de septiembre) el balance se mantiene positivo, con dieciséis víctimas mortales menos (727) que en 2014, un descenso global del que se desuelgan Cataluña y País Vasco al sumar 19 muertos mas que el año pasado cada una. Esa siniestralidad al alza en las dos comunidades que tiene transferidas las competencias ha llevado a la DGT a organizar una reunión con sus responsables de tráfico para estudiar el problema. En la presentación de los datos de siniestralidad del verano, como máxima responsable de la DGT, M³ Seguí, reseñaba que las cifras récord de turismo han supuesto más extranjeros implicados en un accidente (del 3,7% en 2014 al 4,4% en 2015) y que el 27% de los siniestros mortales del verano han ocurrido en esos tramos 1.500 tramos que por su índice de peligrosidad tienen vigilancia especial.

Innovación

Remolque transparente

Adelantar cuando el coche tira de una caravana o un remolque no es tarea fácil por los grandes puntos ciegos que no cubren los retrovisores. Un problema que afecta a la seguridad y están a punto de resolver



3.300 MILLONES HASTA 2019

Cuatro nuevos modelos para Seat

La visita de Mariano Rajoy a las instalaciones de Seat en Barcelona sirvió para que el presidente del Comité Ejecutivo de la compañía, Jürgen Stackmann anunciara los 3.300 millones de euros concedidos a la marca española para desarrollar cuatro nuevos modelos en los próximos dos años. El primer fruto de esa ofensiva será el SUV con el que Seat entra en un segmento en el que nunca ha estado presente; un modelo que se lleva meses preparando para que esté en los concesionarios en el primer semestre del próximo año. Stackmann no quiso adelantar cuales son los otros tres proyectos

ni donde se fabrican, pero no tuvo problema en recalcar que «esos modelos forman parte de un ambicioso plan para seguir fortaleciendo la marca e impulsando las ventas, que crecen de manera ininterrumpida desde 2013». También Francisco Javier García Sanz, el vicepresidente mundial de compras del Grupo Volkswagen, resaltaba que los recursos anunciados reafirman el compromiso de VW «como motor de la economía española y suponen una garantía de futuro», recordando que «España es un país clave en la estrategia del consorcio alemán». Por su parte, el presidente del



▲ Mariano Rajoy firma el libro de honor, flanqueado por Francisco Javier García Sanz y Jürgen Stackmann.

Gobierno volvió a calificar la industria del automóvil como sector clave en la economía española, reiterando que la ayuda del Gobierno al sector se mantendrá «siempre que se pueda». La inversión anunciada incrementa en un 40% la realizada en los últimos cinco años en la compañía

cuarenta años, refrendan la apuesta de la casa matriz por la marca española, que con esos millones impulsará nuevos proyectos de I+D para el desarrollo de vehículos. También se mejorarán equipos e instalaciones en la fábrica de Martorell, aseguraba Stackmann ante el presidente del Gobierno.

española y supone la mayor cantidad recibida por Seat para impulsar nuevos proyectos. La cifra forma parte de los 4.200 millones de euros que el Grupo VW tiene previsto invertir en España en los próximos cuatro años, como anunció el pasado mes de mayo cuando esa cifra lo convertía en el primer inversor industrial en I+D de nuestro país. Los recursos asignados ahora a Martorell, cuando el Centro Técnico cumple



INNOVACIÓN

los ingenieros de Land Rover, que trabajan en convertir el remolque en transparente para que el conductor pueda ver con claridad los vehículos que se aproximan por detrás. Lo consigue un sistema de cámaras y video, que cubre la parte trasera del remolque o caravana, e inicia automáticamente la transmisión de las imágenes que capta en el retrovisor interior del vehículo que tira al enganchar el remolque. Además, el denominado «Transparent

Trailer» ayuda en las maniobras de marcha atrás y se podrá completar con otras aplicaciones destinadas a comprobar el estado de la carga tanto en movimiento como a distancia.

Desde el 1 de octubre

Los pequeños siempre detrás

A partir del 1 de octubre los menores de edad que midan menos de 135 centímetros no podrán ocupar el asiento delantero del coche, incluso cuando el vehículo cuente con nueve plazas. Lo impone un Real Decreto aprobado por el Gobierno, que establece dos excepciones: que se trate de un biplaza o que la parte trasera vaya ocupa-

da en su totalidad por niños en un sistema de retención infantil homologado. El decreto también establece la obligatoriedad de instalar esos sistemas respetando las instrucciones del fabricante.

Seguros

El baremo más cerca

El visto bueno del Senado abre la puerta a que el 1 de enero de 2016 entre en vigor el nuevo baremo de valoración de daños en accidentes de tráfico. Mientras tanto, Automovilistas Europeos Asociados (AEA) advierte que las indemnizaciones se pueden reducir por no utilizar cinturón de seguridad

los adultos implicados en un siniestro o un sistema de retención adecuado los niños. También recuerda que la legislación excluye la cobertura a los conductores bebidos o drogados.

Renault España

Producción a buen ritmo

Renault, que acaba de celebrar el medio millón de unidades del Captur en Valladolid, anuncia un tercer turno en la factoría de Palencia. La buena acogida del Kadjar, que sólo produce la planta castellana, motiva una decisión, que supone mil nuevos empleos y la fabricación de 6.400 unidades a la semana.

el puntazo

Las restricciones al vehículo privado en Madrid necesitan consenso.

El Race se hace eco del sentir de los conductores madrileños al expresar sus reticencias sobre las propuestas del Ayuntamiento para restringir aún más el tráfico en la capital. Las medidas no responden a una demanda social y reducen la libertad de los que se desplazan en un vehículo a motor por necesidad, perjudicando también al comercio, ocio y turismo. La propuesta es oír a todas las partes para analizar el impacto de la medida y los objetivos propuestos.

la imagen

Siete millones de VW producidos en Navarra

Un cinco puertas rojo impulsado por el Bluemotion 1.0 TSI es el Polo que detenta el honor de ser la unidad siete millones del popular modelo fabricado en Landaben, la planta Navarra de VW de la que a diario salen 1.451 unidades del coche producido en España que más se exporta. También es el único de los que se hacen en el país presente en la lista de los veinte más vendidos del mundo el pasado año. Ahora ese Polo tan especial está en manos de uno de los trabajadores de la planta, el agraciado por la suerte en el sorteo realizado por el fabricante entre toda la plantilla.



la frase

Berthold Huber. Presidente del Consejo de Supervisión del Grupo Volkswagen.

«Con el profesor Martin Winterkorn al timón continuaremos nuestra exitosa trayectoria de los últimos años e implementaremos los objetivos de la estrategia 2018,».

en breve

AUTOBUS DEL AÑO
El Magelys de Iveco Bus es el «Autocar Internacional del Año 2016», título que consigue frente a unos competidores muy difíciles, especialmente por su eficiencia y relación calidad precio.

EL JUKE EN EUROPA
Nissan ha anunciado que la nueva generación del Juke se hará en Reino Unido, invirtiendo 136 millones de euros para asegurar la calidad de producción de la planta de Sunderland.

CARNÉ CON AYUDA
Hasta final de año se puede solicitar una de las 240, de 500 euros, que la Fundación Mapfre pone a disposición de los desempleados de entre 18 y 29 años para que saquen el carné de conducir.

PLANTA EN MÉXICO
En Aguascalientes ha empezado la construcción de la planta conjunta de Daimler y Renault-Nissan, que costará 910 millones de euros y podrá fabricar 230.000 unidades anuales en 2020.

la cifra

136.780

vehículos transportó VW-Audi España en 2014 (116.664 unidades importadas), lo que supone un 19 por ciento más que el año anterior. Pese a ese incremento, las emisiones de CO2 generadas por esa actividad descendió un 2%, fruto del programa «Green Logistics», con el que la filial española quiere convertirse en la compañía nacional de ventas más eficiente del Grupo en su actividad de transporte.

ALERTAS



Alerta

«Despistados» en sentido contrario

Circular en sentido contrario se salda en mas de la mitad de las ocasiones con un desenlace fatal antes de recorrer 500 metros. Consciente del problema, Bosch propone un «ángel de la guarda que vela por los conductores desde la nube». El sistema, que será producido en serie a lo largo del próximo año, emite una señal de alarma en apenas 10 segundos cuando descubre un vehículo en dirección errónea, alertando al conductor «despistado» y a los que se aproximan de frente. La conducción en dirección errónea la detecta una función basada en la 'nube', que compara los movimientos del vehículo con la dirección de la vía.

Emisiones

Se activa la norma Euro 6

La entrada en vigor de la normativa Euro 6, a la que muchos fabricantes se han anticipado, baja los límites de emisiones contaminantes en los vehículos nuevos. Afecta en especial a las mecánicas diesel, con un máximo de 80 g/km en las emisiones NO_x que supone una reducción de más del 50% sobre la Euro 5 y un valor muy cercano al establecido para los gasolina en la norma anterior.

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
2008
GP ORGANIZADOS
17

LONGITUD
5.065 METROS
VUELTAS
61

CURVAS (IZDA/DRCHA.)
23 (15/9)
VELOCIDAD MÁXIMA
320 KM/H

RECORD VUELTA
1.48.574.
Sebastian Vettel
2013

Queda media vuelta... al mundo

Con el Gran Premio de Singapur comienza una de las etapas más duras en el calendario de Fórmula 1. Serán siete carreras en el plazo de dos meses, con salto a varios continentes. Mucho ha de torcerse el aparejo para que Lewis Hamilton no logre su tercer título. Mucho ha de cambiar su imagen para que McLaren ofrezca esperanzas de futuro.

Javier Rubio | motor16@motor16.com

Una victoria aplastante de Lewis Hamilton desde los entrenamientos a la bandera a cuadros. Una exhibición el viernes de Mercedes con la última evolución de su propulsor, al

que el fabricante alemán había dedicado todos los 'tokens' disponibles para este año. Con el temor que semejante ventaja apunta para 2016. Rosberg, fuera de combate por avería mecánica, y perdiendo cada

vez más terreno ante su rival y compañero de equipo. Ferrari salvaba la cara con la segunda posición de Vettel mientras su cúpula quiere alimentar la débil esperanza de poder plantar cara a Mercedes en 2016..

Y aunque no por menos esperada, otra hecatombe de McLaren, que hacía más asfixiante su cabe la atmósfera en la que está envuelto al equipo británico y Honda. En pocas líneas, este fue el



Marina Bay curva a curva

1 2 3 4 **Primera frenada** que se complica por los baches, en primera y segunda velocidad. Las dos siguientes, también lentas y bacheadas en la última es necesario situar el monoplaza para acelerar velocidad hacia la zona más rápida de la pista,

5 6 **Primera frenada en apoyo**, se llega muy rápido, y resulta fácil bloquear una de las ruedas interiores. La siguiente es de derechas, se pasa a fondo a pesar de que tiene poco ángulo.

7 8 9 **La primera requiere fuerte apurada de frenada**, con el peligro de tocar el muro si se desestabiliza el monoplaza. La segunda, muy lenta, exige una frenada dosificada y progresiva para reducir hasta primera velocidad, acelerando con cuidado para no perder tracción y cambiando rápidamente para ello. La 9 exige abrir la trazada para la corta recta que viene a continuación.

10 11 12 13 14 **La modificación de la antigua chicane abrió más esta zona**, que ahora recibe cambios para 2015 con el objetivo de propiciar más adelantamientos. La chicane de la 11 y 12 empieza ahora con una curva más lenta de derecha, más cercana a la de izquierdas que viene a continuación, con la siguiente curva alineada ahora para usar una trazada más abierta, alertando la de la curva 13, y haciendo esta una horquilla más cerrada. Pero también se ha ampliado la anchura de la pista en un metro para facilitar el adelantamiento. En la 14, de segunda velocidad, otro plano puede lanzar contra el muro de colocarse la rueda en el sitio equivocado.

15 16 17 **la primera se toma a fondo**. En la salida de la siguiente se puede acelerar a tope

18 19 **Frenada muy delicada con riesgo de tocar el muro** si se alarga demasiado, ya que no hay escapatoria. La siguiente está muy bacheada en el "pico", con lo que también puede descolocar el monoplaza. La salida requiere una aceleración agresiva.

20 21 **20 y 21: El asfalto de escasa adherencia**, requiere tacto con el acelerador porque un exceso de agresividad puede crear problemas. Zonas

que exigen un monoplaza ágil para cambiar de dirección y que no subvire demasiado.

22 23 **Curvas muy rápidas con doble pico** y trazada crítica para poder ganar velocidad hacia la línea de meta.



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
ENTRENAMIENTOS VIERNES 18 SEPTIEMBRE:
1ª SESIÓN: 12:00-13:30
2ª SESIÓN: 15:30-17:00
ENTRENAMIENTOS SÁBADO 19 SEPTIEMBRE:
1ª SESIÓN: 13:00-14:00
CLASIFICATORIOS: 16:00
CARRERA DOMINGO 20 SEPTIEMBRE:
CARRERA: 14:00



▲ Fuera de combate por avería mecánica en la última carrera, Nico Rosberg pierde cada día que pasa más terreno ante su rival y compañero de equipo.

balance del pasado Gran Premio de Italia, última cita de la temporada europea. Le toca el turno ahora a Singapur. El panorama parece bastante definido en lo deportivo, por lo que la situación de McLaren y Honda acapara gran protagonismo. El binomio anglo nipón necesita desesperadamente oxígeno para la credibilidad de su proyecto.

“Dentro de dos semanas tenemos una carrera y estaremos peleando por el quinto y sexto puesto y, probablemente no tendremos esta conversación”, declaraba Jenson Button tras el Gran Premio de Italia, en la confianza de que el pano-

rama cambiará para McLaren. Desde antes de verano se nos emplazaba a Singapur como punto de partida de una nueva etapa que confirmaría los avances logrados tanto en la unidad de potencia como en el chasis del MP4-30. Porque el equipo británico debe lanzar mensajes de que el proyecto avanza, aunque sea a distancia de sus rivales y a pesar de sus graves problemas y obstáculos.

Con problemas para la recuperación y entrega de energía eléctrica que limita la potencia, Spa y Monza representaron un auténtico calvario para Alonso y Button. De momento, se espera que el trazado de Ma-

VETTEL Y SU FERRARI CONSIGUIERON UNA SEGUNDA PLAZA EN MONZA GRACIAS A LA EVOLUCIÓN DEL SF15 REALIZADA POR MARANELLO



EN 2014 Singapur: El cohete también falla

Con cinco carreras para terminar la temporada, la brutal superioridad de Mercedes permitía a Lewis Hamilton y Nico Rosberg desarrollar su propia guerra, marcándose muy en corto, pero con la fiabilidad como factor aleatorio que iba jugando a favor o en contra de sus respectivas aspiraciones. Si durante el verano Hamilton había llevado la peor parte, en Marina Bay fue el turno del piloto alemán.

Solo siete milésimas separaron a los pilotos de Mercedes en la parrilla en Singapur. Pero el Gran Premio de Singapur fue un paseo para Hamilton, aunque con cierto susto al final. El británico necesitaba veintisiete segundos para su última parada en boxes para volver a la pista con tranquilidad. Al final, Hamilton volvió a la pista por detrás de Vettel pero le superó con toda facilidad. Simplemente, le pasó por encima, a quien sacó treces segundos en las seis vueltas finales. Rosberg se tenía que retirar con un monoplaza que se había vuelto loco electrónicamente.

Por detrás del alemán, y tras avería técnica de Rosberg terminaron Vettel y Ricciardo. Felipe Massa terminó quinto con Williams, cuando su equipo decidió sobre la marcha cambiar su estrategia de tres a dos paradas. Jean Eric Vergne fue uno de los héroes de la jornada, y uno de los pocos que realizó



▲ En el Gran Premio de Singapur de 2014, Hamilton se colocó primero y así terminó el campeonato.

varias maniobras de adelantamiento. Fuera ya de Toro Rosso para el próximo año, logró el mejor resultado de su carrera con la sexta posición y a pesar de una penalización de cinco segundos.

En cuanto a Fernando Alonso, durante viernes y sábado se confirmó con agradable sorpresa el diferente nivel del F14 T respecto a carreras anteriores. El viernes, el español incluso lideró una de las sesiones. Pero en tras la salida, Alonso se pasó de frenada en la primera curva, y no pudo rodar por delante de Vettel en carrera, como era el objetivo. La salida del coche de seguridad frustró una posible segunda posición, ya que obligó a entrar en boxes a cambiar gomas, perdiendo la posición ganada a Vettel tras la parada anterior. Al final, el piloto español terminó en cuarta posición.

Por segunda vez en 2014, Hamilton se colocaba al frente de la clasificación. Había retomado la iniciativa. No la perdería hasta final de temporada.

potencia más potente, de gran elasticidad y consumo. De los cuatro motores disponibles en la temporada, Mercedes solo había utilizado dos. Con la última especificación, los técnicos alemanes están sentando las bases de trabajo para 2016. Con algo más de medio segundo por vuelta de ventaja del W06 sobre Sebastian Vettel en la carrera de Monza, la superioridad técnica y estratégica de Mercedes anticipa el panorama para el resto de la presente temporada y, quién sabe, también de la próxima. Recordando también el paseo de Hamilton en Singapur el pasado año, parece que solo la fiabilidad puede batir a los monoplazas alemanes.

Tema distinto es el duelo entre sus pilotos. ¿Podrá recuperar Nico Rosberg en las próximas carreras los 53 puntos que pierde sobre Lewis Hamilton actualmente? Su rival ha logrado todas las poles de la temporada menos una. Parece hacer fácil la victoria a pesar de su rica vida social fuera de los circuitos, y vive en un singular estado de gracia. Mezcla experiencia deportiva con mayor madurez personal, todo ello envuelto en un singular talento natural. “Tengo el coche que hace todo lo que un piloto sueña poder hacer...” Parece que la línea de tendencia en el enfrentamiento entre los dos pilotos de Mercedes está bien definida.

“Claramente, se puede ver que Ferrari ha dado un paso adelante con el motor, y ahora están más cerca”, explicaba Toto Wolff tras la última carrera, “pero nuestro motor es una nueva dirección de desarrollo. ¿Tiene respuesta Ferrari para el fabricante alemán? La evolución presentada por Maranello en Monza, aunque menos ambiciosa, también ha supuesto un avance para el rendimiento del SF15. Pero sigue siendo insuficiente ante un equipo, Mercedes, que sigue moviendo constantemente los puntos de referencia. Si lo vivido en la pasada edición del Gran Premio de Mónaco pudiera repre-



◀▶ Ricciardo declaraba la semana pasada que el coche ha mejorado y que podrían pelear por un podio con Ferrari. Por su parte Roberto Merhi tiene que demostrar de aquí a finales de año que, aunque sin patrocinio, merece un puesto en la F1.



▲ Alonso no levanta cabeza, aunque parece que el trazado de Marina Bay aliviará las carencias del McLaren que estrenará aerodinámica.



▲ En Singapur Sainz y Verstappen pueden volverse a ver en los primeros puestos de parrilla. El Toro Rosso tiene uno de los mejores chasis.

rina Bay alivie las carencias del monoplaza británico. Sinuoso y con escasas rectas, será menos exigente para la unidad de potencia nipona. El tipo de curvas—sobre todo en algunas lentas y medias—, también puede favorecer algunas de las virtudes del chasis. En todo caso, no será cuestión de mayor competitividad, sino de un circuito menos castigador a las numerosas debilidades que ofrece el MP4-30.

Parece que McLaren también presentará una importan-

te evolución aerodinámica, con un nuevo alerón frontal que coronaría las últimas evoluciones introducidas estos meses. Para confirmar el resultado de las modificaciones en áreas clave del motor—compresores, unidades de recuperación de energía térmica y cinética—habrá que esperar a 2016. “Obviamente, no está planeado tener penalizaciones en Singapur, y pensamos que podemos puntuar allí, así que, a todos los aficionados (de McLaren), no os arruguéis, ¡estamos haciendo

progresos!”, declaraba recientemente Eric Boullier, pensando en la próxima cita. Si McLaren no consigue ofrecer otra imagen en Singapur, la situación ya será dramática.

“Daba realmente miedo”, admitía Christian Horner tras el Gran Premio de Italia en relación a las prestaciones y rendimiento del W06 el viernes de Monza. La última evolución del propulsor alemán confirmó que Mercedes ha vuelto a elevar el listón de referencia a sus rivales, con una unidad de

sentar una referencia, el tercer puesto final sería un gran resultado para los hombres de Maranello.

Quién sabe si con permiso de Red Bull. «No quiero emocionarme demasiado, pero podemos ir allí con confianza», declaraba la pasada semana Daniel Ricciardo. «Creo que el coche ha mejorado más y más en las últimas carreras y Singapur devolverá nuestro coche a la vida. Con suerte lucharemos con Ferrari por un podio». El

chasis del RB11 ha progresado de forma notable durante esta temporada, y Marina Bay será un circuito propicio para el equipo austríaco que, como McLaren, encuentra en este trazado un bálsamo para sus debilidades con el propulsor.

“En Singapur esperamos ser realmente competitivos”, admitía Franz Tost, responsable de Toro Rosso. Con uno de los mejores chasis de la parrilla, y también recordando el rendimiento del STR10 en Mónaco,

el trazado de Marina Bay puede devolver a Sainz y Verstappen a los primeros puestos. El piloto español por fin rompió su mala racha de abandonos, aunque se quedó a la puerta de puntuar en Monza. Su ritmo de carrera fue una sorpresa para todos en una pista en principio no tan favorable. En Marina Bay, los jóvenes pilotos de Toro Rosso podrían dar la campanada.

En cuanto a Roberto Merhi, ya liberado de su compromiso

con las World Series, afronta una recta final de temporada crucial para continuar en la Fórmula 1. Sin patrocinio, es su talento el que puede ayudar a dicha continuidad. Con prácticamente todas las pistas desconocidas para él y para Will Stevens a partir de Singapur, tiene la oportunidad de reforzar su imagen batiendo a su rival y referencia en mayor igualdad de condiciones. En Marina Bay, como fuera también el caso en Mónaco.

WRC RALLY DE AUSTRALIA



▲ Séptima victoria del año y tercer título para Ogier, que lleva camino de emular a Loeb.

Triunfo, y tercer título, para Sebastien Ogier

Sebastien Ogier logró su tercer Mundial de Rallyes al imponerse en la cita de Australia, donde el piloto francés de Volkswagen sumó su séptima victoria de la temporada en lo que fue una nueva demostración de los Polo R, que coparon tres de los primeros cuatro puestos, con lo que refuerzan el dominio en la general, donde Jari-Matti Latvala es segundo y Andreas Mikkelsen es tercero. Pero finlandés y noruego están ahora a más distancia, pues Latvala terminó segundo, a sólo 12 segundos de Ogier, mientras que Mikkelsen fue cuarto, a 38 segundos del francés. Entre medias se metió el británico Kris Meeke, muy bien adaptado al DS 3 y que

pasó por meta a 32 segundos del ganador, mientras que la quinta posición, a 55 segundos de Ogier, fue para un Hayden Paddon cada vez más entonado, pues el neozelandés parece el piloto de Hyundai más en forma del momento y ya suma los mismos puntos en la general que un Sordo que no pudo pasar de la octava plaza, pese a un gran comienzo, por culpa de problemas en los frenos de su i20. En cuanto al triunfo de Ogier, no puede hablarse de 'paseo militar', pues el vigente campeón salía primero en los tramos del viernes y debía barrer los polvorientos tramos del 'outback' australiano, cayendo hasta la octava posición. Pero

el francés atacó el sábado como nunca, superando primero a Meeke y, más tarde, a Latvala. Las cifras de Ogier definen su actuación: ganó siete tramos consecutivos,



◀ Arriba, Latvala, segundo en Australia a 12 segundos de su compañero de Volkswagen. A la izquierda, el DS 3 de Meeke, que fue tercero, a 32 segundos.

incluido el Power Stage final. Y Latvala sufría un problema de alternador que a punto estaba de hacerle

perder también la segunda posición. Con el nuevo título, Ogier ya es cuarto en el 'ranking'

mundialista, tras su compatriota Sebastien Loeb, que suma 9, y los finlandeses Juha Kankkunen y Tommi Makinen, con 4 títulos.



▲ Cuarta posición de Mikkelsen, tercero en la general pero algo más lejos ya de Latvala.



▲ Su quinto puesto convirtió de nuevo a Paddon en el más eficaz de los pilotos de Hyundai.



▲ Otro mal resultado de Sordo, que acabó octavo y ya es noveno de la general, empatado con Paddon.

CLIO CUP ESPAÑA NAVARRA



Azcona gana dos de tres

En la cuarta cita de la Clio Cup, disputada en el trazado navarro de Los Arcos, el gran dominador fue el piloto local Mikel Azcona, que se impuso en las dos primeras carreras. En la tercera, en la que Azcona debió conformarse con el segundo puesto, ganó el francés Nicolas Milan.

DTM OSCHERSLEBEN

Doblete de los BMW M4

Tras un nefasto inicio de año, los BMW se recompusieron en Oschersleben, donde dominaron a placer. En la primera manga, con los M4 copando las cuatro primeras plazas, vencía Timo Glock, mientras que en la segunda, con otros cuatro BMW en cabeza, el ganador era Tom Blomqvist. Pascal Wehrlein (Mercedes) es líder.



CTO ASFALTO PRINCESA ASTURIAS



Quinta victoria de Fuster

Miguel Fuster se acerca al título en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto tras ganar el Princesa de Asturias con su Porsche 911. Tras el alicantino entraron otros dos Porsche: el de Sergio Vallejo, a 1 minuto y tres segundos, y el de Iván Ares, a 1 minuto y 26 segundos.

MOTOS GP DE SAN MARINO



▲ Sobre estas líneas, de izquierda a derecha, Marc Márquez, Valentino Rossi y el podio de MotoGP con el ganador, y actual campeón, acompañado por Smith y Redding. Arriba, el pelotón liderado por Jorge Lorenzo, autor de la 'pole' el sábado.

Márquez rehabilita sus opciones, Lorenzo se cae y Rossi saca tajada

Hemos entrado en la fase 'de la calculadora', ese momento de la temporada en el que hay que correr lo más posible, caerse lo menos posible y pensar básicamente en la clasificación general. Tras la visita a San Marino sólo restan cinco carreras —dos de ellas en España— y Valentino Rossi toma algo de ventaja frente a su inmediato perseguidor, Jorge

Lorenzo: 247 puntos tiene el italiano por los 224 del mallorquín. Y eso es así tras una carrera en Misano que se convirtió casi en lotería por culpa de la lluvia. Aunque también es mérito de piloto y equipo saber cuál es el mejor momento para cambiar de moto, y Marc Márquez ahí lo bordó, pues pasó por el 'pit lane' muy pronto y acertó, lo que le condujo

al triunfo en una pista donde jamás había vencido el de Cervera. Con ello obliga, además, a cambiar los pronósticos, pues de estar descartado por muchos pasa a tener opciones de cara al título, aunque para revalidar el título necesitará mucha suerte. Pero lo que más influyó en la reactivación de Márquez en la general fueron los fallos de sus grandes

rivales, pues Lorenzo se cayó nada más saltar a pista con los neumáticos de seco y Rossi, que cambió de moto demasiado tarde, sólo pudo ser quinto, lo que le alejaba del podio por primera vez en la temporada. Aunque esos puntos, curiosamente, refuerzan su liderazgo. En cuanto a las otras categorías, en Moto2 ganó Zarco, que es líder destacado en la general por delante de Rabat, y en Moto3 se impuso Bastianini, segundo en la general por detrás de Kent.

WTCC MOTEGI

Citroën y Honda se lo reparten

José María 'Pechoito' López sigue al frente de la general del Mundial de Turismos —tiene 351 puntos, por los 277 y 253, respectivamente, de sus compañeros Muller y Loeb— tras el paso del certamen por el circuito japonés de Motegi, donde el piloto argentino de Citroën ganó la primera carrera con su C-

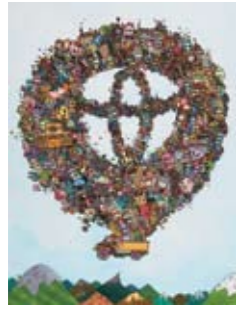


▲ Sobre estas líneas, el Honda de Monteiro. Arriba, el podio de la primera carrera con López (Citroën) en el centro.

Elysee, seguido de los Honda Civic de Norbert Michelisz y Gabriele Tarquini. En la otra manga, el triunfo fue para el portugués Tiago Monteiro, con Honda Civic, seguido por Hugo Valente (Chevrolet) y Rob Huff (Lada).

+ en www.dreamcar-of-the-day.com

TOYOTA



DE COCHES Y SUEÑOS

Un coche gracias al cual se pueden compartir ideas en distintos idiomas, otro que ayudará a mejorar el medio ambiente o un vehículo capaz de transportar los sueños. Son algunas de las propuestas ganadoras en el Concurso de dibujo de Toyota, en el que cada año la marca pide a niños de distintos países que dibujen el coche de sus sueños.

Este año se estableció un récord de participación, con más de 875.000 dibujos de 81 países y regiones.

VOLKSWAGEN

INSTAGRAM EL GOLF R VA PRIMERO
El Volkswagen Golf R es el protagonista de la campaña de publicidad que ha lanzado la marca en Instagram



con la que se convierte en el primer fabricante que utiliza esta red social como plataforma publicitaria. El hashtag #Volkswagen reúne ya 2,8 millones de imágenes.

+ en www.hyundai.es/experience/hyundai-music-park

ATENTOS A...

HASTA EL 26/09

El cantante británico **Rick Astley** visita España de la mano de **Hyundai Music Park**. La gira comenzó en Oviedo el día 16 y finalizará en Mallorca.



+ en www.impossiblemaps.es

IMPOSSIBLE MAPS



◀ El Valle de Bujaruelo, en el Pirineo Aragonés; los acantilados del monte Jaizquíbel, en el País Vasco; la Sierra de Albaracín y el Desierto de Tabernas, en Almería, son los cuatro lugares que visitan las rutas de Audi.



▲ Audi ha recorrido España con un Q7 buscando caminos escondidos para crear mapas digitales.

NUEVO AUDI Q7: DESCUBRIENDO PAISAJES

Audi se ha propuesto abrir una ventana virtual a paisajes inaccesibles que ahora cualquier persona, con un ordenador o un dispositivo móvil, va a poder recorrer gracias a los mapas digitales creados con el Q7.

La marca ha puesto en marcha el proyecto 'Impos-

sible Maps', en el que han recorrido España a bordo del Q7 buscando los caminos más recónditos para digitalizarlos. Para llevar a cabo las grabaciones, el Audi Q7 ha sido equipado con un sistema de escaneo con una cámara capaz de realizar fotografías en 3600.

Gracias a este viaje virtual, ya podemos disfrutar de 4 rutas que nos permitirán descubrir los acantilados del monte Jaizquíbel, en el País Vasco; el Valle de Bujaruelo, en el Pirineo Aragonés, la Sierra de Albaracín, en Teruel, o el desierto de Tabernas en Almería.

+ en www.mercedes-benz.es

CLASE V VEHÍCULO OFICIAL

El Mercedes Clase V es un año más Vehículo Oficial del Ironman European Tour, una competición que, en su fase clasificatoria, visita la isla de Mallorca el próximo 26 de septiembre. El Mercedes Clase V estará a



+ en www.touareg-c2c2.com

RÉCORD

Un Volkswagen Touareg calzado con neumáticos Goodyear partió el día 11 para batir un récord mundial recorriendo desde Sudáfrica hasta Cabo Norte en menos de diez días.

+ en www.redbull.com/es/es/motorsports/offroad

CON LOS PILOTOS ADAM RAGA Y ALFREDO GÓMEZ

TRIAL Y ENDURO EN EL DESGUACE

Los pilotos de trial y enduro Adam Raga y Alfredo Gómez graban un vídeo en el desguace más grande de Europa, en Benavente (Zamora), para pedir menos limitaciones a la hora de entrenar en el campo.

«Está prohibido ir en moto por prácticamente todos los sitios que no sean carreteras. La práctica abusiva no es buena, pero no tiene sentido que no puedas circular por fincas privadas, cortafuegos o senderos abandonados». «Es muy injusto que mucha gente piense que casi somos delincuentes, que vamos destrozando la montaña. Amamos la naturaleza. Una moto de trial hace un efecto mínimo». Son las palabras de los pilotos de 'off road' Adam Raga y Al-

fredo Gómez expresando su malestar por las limitaciones impuestas para entrenar en libertad y pidiendo una legislación que les permita cultivar su pasión por la moto sin ser perseguidos. Para reivindicar un lugar donde entrenar y una regulación legal han grabado un espectacular vídeo en el desguace de maquinaria más grande de Europa, en Benavente (Zamora). ¡No te pierdas las imágenes!



◀ Los pilotos de trial y enduro extremo Adam Raga y Alfredo Gómez reivindican en el vídeo la necesidad de una regulación para poder entrenar en el medio natural.



◀ Los pilotos de trial y enduro tienen dificultades para entrenar en el campo.

◀ Con 230.000 metros cuadrados, el desguace de maquinaria de Benavente es el más grande de Europa.

Si quieres ver el vídeo de cómo entrenan Raga y Gómez entra en... m16.in/v893

+ en www.fiat.es

FIAT 500 FIESTA DE BIENVENIDA

Aquellos que estén interesados en la compra del nuevo Fiat 500 o de cualquier otro mode-



lo de la marca tienen la oportunidad de obtener un descuento exclusivo y promociones especiales asistiendo a la fiesta que la red de concesionarios de FCA celebrará el próximo 17 de septiembre con motivo del lanzamiento de este modelo. El Fiat 500 se renueva por dentro y por fuera con más de 1.800 nuevos componentes, dos nuevos acabados y la incorporación a su gama de propulsores más eficientes.

+ en www.conduce-tu-vida.es

SEGURIDAD VIAL

Ya está abierto el plazo de inscripción a los cursos del programa **Ford, Conduce tu Vida**, que tendrán lugar los días 8, 9 y 10 de octubre en Sevilla.

+ en www.nissan.es

NISSAN Y NORMAN FOSTER GASOLINERA DEL FUTURO

Nissan y el estudio de arquitectura Foster + Partners, que dirige el reconocido Norman Foster, se han unido para diseñar y desarrollar la gasolinera del futuro. La marca automovilística prevé que en 2020 habrá casi un millón de vehículos eléctricos en las carreteras, motivo por el cual tendrán



que adaptarse las infraestructuras de repostaje. El resultado final del proyecto será desvelado este año.



De los diez primeros modelos testados bajo las nuevas exigencias, el Suzuki Vitara destacó como el más seguro, tras merecer 89 % de los puntos en juego, frente al 86 y 82 por ciento conseguidos por Renault Espace y Skoda Superb, respectivamente. El honor de ser los tres primeros cinco estrellas de la nueva época es suyo.



▲ Pertenece a una fase más antigua y los resultados no son cien por cien comparables con las evaluaciones actuales (fue testado en 2012), pero el Volvo V40 ostenta un 98 por ciento de los puntos posibles, nota que todavía no ha sido igualada. Por detrás se colocan su hermano XC90 (97%), que acaba de pasar los test actualizados, y el Mercedes GLA (96%), examinado con los protocolos del año pasado. Con independencia del endurecimiento de los estándares, todo apunta a que con los nuevos criterios V40 y GLA podrían dejar de ocupar el podio, pero seguro que no dejarían de estar entre los coches más seguros del mercado europeo.

Estrellas protectoras

Con la introducción de un impacto frontal total, la mejora de los ensayos laterales, la utilización de 'dummies' más realistas y algunos cambios en protección de peatones se abre una nueva etapa en las evaluaciones de EuroNCAP. Las calificaciones no pueden compararse directamente con las de años anteriores y los fabricantes se ven obligados a esforzarse más si quieren optar a esas cinco estrellas, que les permiten presumir de tener los coches más seguros.

Desde que en 1997 se hicieron públicas las primeras pruebas de EuroNCAP la seguridad de los vehículos de cuatro ruedas, y especialmente la protección de peatones, ha sido una revolución. Mucho han cambiado las calificaciones del consorcio europeo, al principio refutadas, hasta convertirse en indiscutible referente y gran acicate para que los fabricantes se esfuercen e impliquen

en conseguir modelos más seguros. Una escalada de eficiencia en seguridad acorde con los protocolos, cada vez más exigentes, instituidos por EuroNCAP en su constante lucha porque la integridad de ocupantes (adultos y niños) y peatones no quede en patrimonio exclusivo de los modelos más caros y sofisticados del mercado. Lo que va también directamente relacionado con la búsqueda y

desarrollo de soluciones cada vez más efectivas.

En ese objetivo de continuar incentivando para que no se deje de innovar, tanto en sistemas que reduzcan la gravedad del accidente como en los que ayudan a evitarlos, se encuadran las variaciones introducidas este año.

La estrella de esos cambios es la inclusión del impacto frontal completo, un choque diseñado para exigir la máxi-

ma respuesta a los sistemas de sujeción de los asientos delanteros y traseros, como complemento a la rigidez de las estructuras y la estabilidad del habitáculo, que pone a prueba el impacto solapado. Obligar a instalar soluciones de retención más sofisticadas, buscando el equilibrio entre un sistema «lo suficientemente rígido como para sujetar un 'dummy' masculino en el choque de solapamien-

to parcial y otro lo suficientemente suave como para no elevar demasiado las fuerzas de desaceleración sobre una mujer pequeña», aseguran los técnicos del laboratorio europeo. Por eso, para estudiar los efectos de la desaceleración en el tórax de los ocupantes más vulnerables, ahora también se utilizan 'dummies' femeninos y de menor tamaño. Como el nuevo test y el ensayo tradicional de barrera deformable con solape parcial se complementan, comparten al 50 por ciento los 16 puntos en juego en impactos frontales; la misma cifra se reparten el choque lateral y el del poste. El resultado de las cuatro pruebas se suma a la calificación de los sistemas de ayuda a la conducción para determinar la nota final en protección de ocupantes adultos.

Un 'dummy' más realista (WorlsSID) ha entrado en el ensayo de barrera lateral y en la prueba contra el poste, dos test cuyos protocolos también han cambiado para ofrecer una evaluación más precisa de la protección con que cuentan los ocupantes. El primero valora las lesiones de cabeza y tórax, muy preocupantes en este tipo de accidente, que es la segunda causa más importante de muertes y lesiones graves. Por eso, el cambio afecta al impactador, ahora más largo y pesado, para seguir avanzando en una protección mejorada a lo largo del tiempo con el refuerzo de las estructuras afectadas y la introducción de airbags laterales y de cortina. El ensayo que recrea el impacto contra un objeto delgado y rígido, que busca

CRONOLOGÍA

El nivel de exigencia sube y sube

- ▶ **1997.-** Se publican los primeros resultados de una iniciativa que no es muy bien acogida entonces por los fabricantes.
- ▶ **2009.-** Se añade el apartado de asistentes de seguridad y se estrena el nuevo sistema de valoración con una calificación global de estrellas para todos los apartados.
- ▶ **2010.-** Se sube la puntuación general mínima para conseguir cuatro o cinco estrellas y las pruebas son más exigentes.
- ▶ **2012.-** Vuelve a subir la puntuación mínima global para las cuatro o cinco estrellas y también sube el umbral en peatones.
- ▶ **2013.-** Se vuelven a endurecer los protocolos de evaluación de niños y peatones y se añaden los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad (ISA) en la puntuación.
- ▶ **2014.-** Entre los cambios, destaca el mayor peso de los sistemas de asistencia y anticollisión en el cómputo final (se incluye el AEB en las estrellas). Ese apartado pasa a representar el 20% en la puntuación global, en detrimento de la protección de ocupantes adultos, que baja del 50 al 40 por ciento.
- ▶ **2015.-** Llega el impacto frontal total, se reajustan protocolos y dummies y suben los mínimos exigidos en asistentes de seguridad para conseguir las tres (40%), cuatro (60%) o cinco estrellas (70%).

EL VOLVO V40 Y SU AIRBAG EXTERIOR

Ángel de la guarda

El airbag exterior, que se despliega en la base del parabrisas, estrenado por Volvo en el V40, protege a peatones y ciclistas en caso de atropello o colisión. Se infla en menos de un segundo para amortiguar el impacto y su efectividad le valió al modelo sueco para conseguir el 88 por ciento de los puntos en juego. Es la nota más alta alcanzada en protección de peatones desde que el V40 la obtuvo en 2012, un año con subida de exigencias en ese apartado. Al modelo sueco le siguen en la lista los nuevos Mazda2 y CX3 (84 por ciento) y Audi TT (82 por ciento), ya examinados en 2015.



IMPACTO FRONTAL COMPLETO.- A 50 kilómetros por hora el vehículo choca de frente contra una barrera rígida, con un 'dummy' de mujer en el asiento del conductor y otro en la plaza trasera del lado del copiloto. Se introduce en 2015.



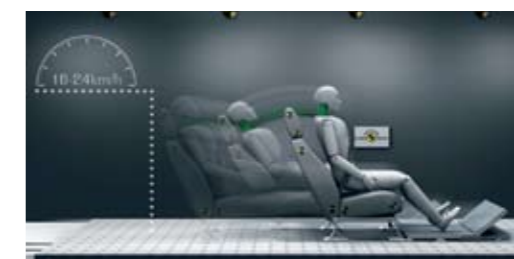
IMPACTO FRONTAL SOLAPADO.- A 64 km/h el vehículo impacta con un 40 por ciento del frontal contra una barrera deformable, que representa un vehículo que se aproxima. Supone una colisión entre dos coches del mismo peso a 50 km/h. Van dos 'dummies' varón de talla media delante y 'niños' en sistemas de retención detrás. Se introduce en 1997 y actualiza en 2015.



IMPACTO LATERAL.- Una barrera deformable se impulsa a 50 km/h contra la unidad de la prueba detenida en ángulo recto. El conductor es un dummy varón de talla media y detrás van los que representan niños en sillas de retención infantil. Se introduce en 1997 y actualiza en 2015.



IMPACTO LATERAL DE POSTE.- A 32 km/h un vehículo se lanza lateralmente y en un pequeño ángulo alejado de la perpendicular (desde este año) hacia un mástil rígido y estrecho. El conductor es un 'dummy' masculino de talla media. Se introduce en 2001 y actualiza en 2015.



LATIGAZO CERVICAL.- Asientos y sistemas de sujeción de la cabeza se prueban en un trineo con un 'dummy' de impacto trasero a baja velocidad. Se realizan tres pruebas dinámicas, que representan distintas intensidades de accidentes comunes. Esta prueba se introduce en 2009.

determinar la capacidad del vehículo para proteger la cabeza del conductor, se realiza ahora desde un ángulo más oblicuo y cerrado.

En las pruebas con peatones el cambio se centra en determinar la protección de la zona superior de las piernas al impactar contra cualquier punto de la parte delantera del vehículo, cuando antes se evaluaban especialmente los daños de las esquinas del capó.

Nueva normativa, que ele-

► **Guía del comprador,**
Puedes consultar la
guía de precios nuevos
más completa, con las
características de cada
modelo en
preciosdecoches.motor16.com



AUDI Q7	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	94%
NIÑOS	88%
PEATONES	70%
S. SEGURIDAD	76%



FORD GALAXY/S-MAX	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	87%
PEATONES	79%
S. SEGURIDAD	71%



MAZDA CX-3	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	79%
PEATONES	84%
S. SEGURIDAD	64%



MITSUBISHI L200	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	81%
NIÑOS	84%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	54%



RENAULT KADJAR	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	89%
NIÑOS	81%
PEATONES	74%
S. SEGURIDAD	71%



TOYOTA AVENSIS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	85%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	81%



VOLVO XC90	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%
NIÑOS	87%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	100%



VW TOURAN	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	89%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	76%

BAJO LAS NUEVAS EXIGENCIAS- Nueve modelos se incorporan a la lista de los coches que han pasado el examen del consorcio europeo con las nuevas exigencias. Amplían la lista de los diez testados desde febrero de este año y demuestran que, pese al endurecimiento de las normas y la inclusión del impacto frontal total y los nuevos 'dummies', los fabricantes siguen apostando por la seguridad. Lo demuestran las cinco estrellas logradas por siete de esos nueve vehículos que ahora presentamos y, especialmente, los puntos conseguidos en protección de ocupantes adultos. Volvo vuelve a marcar la pauta en ese apartado con el 97 por ciento del total en juego merecido por el XC 90 en los test frontales y laterales y el 100% de la puntuación en asistentes de ayuda a la conducción y sistemas anticollisión. También por encima del 90% de los puntos posibles han saldado el examen Audi Q7 y Toyota Avensis, a los que acompañan excelentes resultados en el resto de apartados, al igual que al Volvo y el resto de los cinco estrellas. No llegar al mínimo en sistemas de seguridad (70%) han dejado a Mazda CX3 y Mitsubishi L200 sin la máxima calificación. El primero penalizado por no ofrecer el AEB de serie y ser una opción con muy baja aceptación, y el pick up por carecer de sistema de frenado de emergencia autónomo. En el caso del nuevo todoterreno japonés destaca su efectividad en protección de peatones, apartado en el que se coloca con la segunda mejor puntuación (empatado con su hermano Mazda2) en la historia de EuroNCAP.

var los estándares de seguridad para obligar al sector a seguir avanzando en todos los campos, pues hay un mínimo por apartado. Para presumir

de cinco estrellas el examen debe saldarse con, al menos, el 80 por ciento de los puntos posibles en adultos, el 75 en niños, el 65 en peatones y el

70 por ciento en sistemas de seguridad. Además, el mínimo en la valoración final se establece en el 75 por ciento del total de los puntos en juego,

suma en la que los test frontales y laterales aportan el 40 por ciento de la nota y el resto de apartados el 20 por ciento cada uno.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...

preciosdecoches.motor16.com

El mercado español en agosto

DOS AÑOS SIN DEJAR DE CRECER

El despegue de las compras de automóviles en España, que se inició hace 24 meses, coloca los ocho primeros meses de 2015 por encima de las 700.000 unidades, lo que reafirma la posibilidad de superar el millón de unidades este año. Son 714.062 los coches vendidos hasta el momento, tras el mejor agosto desde 2009, tanto en volumen (55.918 unidades) como en porcentaje interanual (23,3%), colocando la subida de enero-agosto en el 23,3%.

Fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam), no dejan de recordar la clara influencia del PIVE en la positiva evolución de un mercado, que en el canal de particulares no deja de crecer a doble dígito (+18,3 por ciento en agosto con 37.129 unidades); gracias también a los esfuerzos promocionales de marcas y concesionarios. Un crecimiento continuado que ayuda a la desaparición de los vehículos

más vetustos y peligrosos del envejecido parque automovilístico español que, pese a esos avances, sigue lejos de la edad media que le correspondería a este país.

También la mayor confianza económica y la mejora de las perspectivas de futuro se reflejan en las operaciones que realizan las empresas. Es el segundo canal por volumen y el que presenta mayor ritmo de crecimiento en las matriculaciones, con un 38,4 % en el mes (17.073 unidades) y el 34,4 % en lo que va de año, periodo en el que se han cerrado 184.560 unidades. Al crecimiento del mercado también contribuyen los rent a car que, en un mes que no es propicio para las compras, sube un 4,5 % con 1.716 unidades.

El 'top ten' de los fabricantes se mantiene sin cambios en la suma anual, pero destaca la salida de Citroën y Audi en agosto, un mes en el que Dacia y Kia se colocan entre las diez marcas más vendidas.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Agosto	Enero-Agosto
VW 4.814	VW 62.983
PEUGEOT 4.067	SEAT 56.918
RENAULT 3.768	RENAULT 53.634
TOYOTA 3.300	PEUGEOT 50.350
SEAT 3.050	FORD 44.866
DACIA 2.984	CITROËN 41.376
NISSAN 2.972	NISSAN 37.293
KIA 2.945	TOYOTA 33.409
FORD 2.848	AUDI 31.788

FUENTE: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Agosto	Enero-Agosto
GOLF 1.825	C4 24.897
ASTRA 1.656	LEÓN 23.398
SANDERO 1.643	IBIZA 23.232
C4 1.547	MÉGANE 21.822
QASHQAI 1.309	GOLF 20.984
MÉGANE 1.306	POLO 18.145
IBIZA 1.288	SANDERO 16.986
AURIS 1.227	CLIO 16.295
Z08 1.199	QASHQAI 15.789
POLO 1.158	CORSA 15.117

FUENTE: ANFAC

Range Rover «Sentinel» Blindaje total

Con los máximos niveles de protección ha dotado la división Special Vehicle Operations (SVO) de Land Rover al Range Rover Sentinel, a la venta por menos de 400.000 euros. Con certificación de seguridad VR8, que asegura resistencia a las balas y protección frente a explosiones, soporta ataques extremos sin perjuicio del refinamiento y la capaci-

dad todoterreno que se espera de un Range Rover; especialmente del lujoso Autobiography sobre el que se basa y con el que comparte aspecto exterior.

El Range Rover Sentinel resiste balas incendiarias de 7,62 milímetros con capacidad para perforar blindajes a gran velocidad y protege de explosiones laterales de hasta 15 kilogramos de trinitrotolueno (TNT)

y explosiones de granadas, que se lancen por debajo o por encima del vehículo. Un tubo de escape, que no se puede manipular, un depósito de combustible con cierre automático, una batería auxiliar

de respaldo y sistema de carga dividida, neumáticos antipinchazos, cristales blindados y el acero ultra-resistente con el que se ha fabrica-

do forman parte del equipamiento destinado a ofrecer unos niveles de protección ante ataques extremos líderes en su clase.



ALFA ROMEO GIULIETTA.

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (l/100 KM), EMISIONES CO₂ ENTRE 104 Y 177 (g/KM).

TAYRE C/ Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es

LOS SUV CALIENTAN MOTORES

Más de una cuarta parte de los coches que se venderán en Europa en 2020 serán SUV. Coparán el 27 por ciento de las matriculaciones, frente al 20% actual, gracias al interés que muestran los 'millennials', como se denomina a los jóvenes que tienen entre 17 y 34 años, que suponen el 24 % de la población adulta europea. Lo dice el análisis publicado por Ford, que resalta que el interés por esos modelos no es una moda pasajera en el Viejo Continente y que muchos compradores jóvenes consideran los SUV como la elección perfecta.



JAGUAR

TRANQUILIDAD TOTAL

Los propietarios de un XJ, XF o XE pueden evitar sobresaltos gracias a 'Jaguar Care', un programa de la marca, que se incluye en el precio del vehículo y supone mantenimiento, garantía y asistencia en carretera durante tres años y sin límite de kilometraje.



saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS

Seat Altea
Una opción a tener en cuenta

Se dejó de fabricar en junio, pero no por ello este monovolumen deja de ser una excelente opción. Especialmente porque este mes, al menos, los descuentos para Altea y Altea XL pueden sumar 6.128 euros (9.373 € en el Freetrack Last Edition). Promoción para una última edición, con la última tecnología, que permite disfrutar de los 105 caballos del Altea 1.6 TDI por 14.800 euros (15.800 el XL). En el equipamiento de esos Last Edition no faltan: asistente de arran-



Paga hasta 9.000€ menos

que en pendiente, antinieblas con función cornering, llantas de aleación de 16" 'ELIO color Titanium, SEAT Sound System 2.0 (Radio CD MP3, 8 altavoces, Aux-in, sistema antirrobo de antena en techo y conexión USB), ordenador

de viaje, climatizador, pantalla de video TFT 7", compartimentos de almacenaje en el techo y Paquete Tecnológico, compuesto por sensores de lluvia, luces y parking (delantero y trasero), más retrovisor interior antideslumbrante.

Mazda
El nuevo MX-5 aterriza con descuentos

No cabe duda que los precios, especialmente aplicados los descuentos, incrementan el atractivo del roadster más vendido de la historia, que su cuarta edición aumenta su semejanza con el original. Dos motores Skyactiv-G Skyactiv-G y tres acabados integran la oferta del roadster nipón cuya versión de entrada, el 1.5 de Style de 131 caballos se puede conseguir por 22.387 €, aplicando la rebaja que suman

descuento, Promofinance y Seguridad Mazda 730. Con esas acciones, el precio oficial del 2.0 Style + baja a 25.162 € y a 27.987 € el del 2.0 Luxury con Pack Sport, que costaría 30.600. Los Style y Style + están disponibles con navegador por 400 € más.



Llévatelo por 22.387 €

PRECIOS MX-5

Style 1.5	25.000€
Style+ 1.5	26.600€
Luxury 1.5	27.800€
Style+ 2.0	27.800€
Luxury* 2.0	29.000€

* Con i-Stop e i-Eloop

PRECIOS HR-V

Gasolina	
1.5i-VTEC 130 CV Comfort	21.200€
1.5i-VTEC 130 CV Elegance	23.100€
1.5i-VTEC 130 CV Executive	26.000€
Diésel	
1.6i-DTEC 120 CV Comfort	23.000€
1.6i-DTEC 120 CV Elegance	24.900€
1.6i-DTEC 120 CV Executive	27.800€

HONDA
HR-V y Jazz llegan al mercado español

En septiembre han comenzado las entregas del nuevo HR-V y será en octubre cuando el Jazz aterrice en los concesionarios. Tres acabados componen ambas gamas en el mercado español en el que el todocamino japonés está disponible con dos motores mientras que el renovado monovolumen se conforma con un único propulsor de gasolina. En ambos existe la

posibilidad de equipar el cambio automático CVT de variador continuo (asociado al gasolina en el HR-V), una opción que tiene un precio adicional de 1.000 euros. Opcional también es contar con Honda Connect de serie en los niveles de equipamiento Comfort y Elegance en el Jazz y Elegance en el HR-V, sistema de navegación que supone 600 y 800 euros, respectivamente.

Los dos nuevos modelos japoneses también cuentan con una oferta de lanzamiento, que supone el descuento de 2.000 euros en el todocamino y 2.500 en el pequeño monovolumen, rebaja a la que se puede sumar la aportación del PIVE en el caso de que el modelo elegido se pueda acoger a la ayuda y haya un coche de más de diez años para entregar a cambio del nuevo.

PRECIOS JAZZ

1.3i-VTEC Trend	15.900€
1.3i-VTEC Comfort	16.900€
1.3i-VTEC Elegance	18.500€



PARTE DE ACCIDENTES A TRAVÉS DEL MÓVIL

Unespa, la Asociación Empresarial del Seguro ha presentado **IDEA, una aplicación que permite mandar los partes amistosos de accidentes a través del móvil**, haciendo llegar a la compañía la información completa en el momento que se produce el golpe. El programa está disponible para **terminales con sistema operativo iOS o Android** y agilizará la tramitación de los siniestros, reducirá errores y aportará mejor servicio y calidad a los asegurados.

ALD
APROVECHA LA OFERTA

16 son las unidades del BMW Serie 3 (318 D 4p de 143 caballos), que por 353 euros al mes (sin IVA) ofrece ALD Automotive (www.aldautomotive.es). La operación, a cuatro años y con kilometraje limitado (60.000 km), requiere una aportación inicial de 3.750 € (sin IVA).



NISSAN
MÁS GARANTÍA

La marca japonesa amplía a cinco años o 160.000 kilómetros la garantía de sus vehículos comerciales en Europa. Además, mientras la garantía y la asistencia en carretera están vigentes, son transferibles a los nuevos propietarios del vehículo.



CHEVROLET

Autotodo

Príncipe de Vergara 221, Madrid.
91 563 04 69
Ctra. Fuencarral-Alcobendas km 1, Madrid.
91 344 69 21

Jeep
Summit Platinum: un Grand Cherokee muy exclusivo

Ya está disponible esta edición limitada, que impulsa el 3.0 diésel de 250 caballos y cuenta con cambio automático de ocho marchas. Con un precio promocionado de 78.490 euros, añade al completo equipamiento del acabado Summit los exclusivos asientos de cuero Natura Plus color marrón Dark Siena y el sistema de entretenimiento DVD BluRay con doble pantalla trasera. Por fuera lo dis-

tingue el paquete estético exterior, que añade a elementos en el color de la carrocería otros en Platinum Chrome (no brillante), como logos e inserciones cromadas.

Cuesta 78.490 €



Peugeot
208 Access 1.0 Pure Tech, más equipado y accesible

Este mes la marca francesa sigue potenciando su modelo más vendido con una acción promocional que aúna precio y equipamiento. La campaña permite acceder al 1.0 PureTech de 68 caballos con

acabado Access y carrocería de tres puertas por 8.500 euros, precio en el que se incluyen Bluetooth y pack aire/radio, que componen aire acondicionado, radio WIP Sound CD MP3 con pantalla monocromo integrada y mandos bajo el volante, toma jack, dos altavoces y dos tweeters delanteros.



Desde 8.500 euros



OPEL

Autotodo

Tu concesionario Opel en Madrid
Narváez, 80-84, Madrid Tel.: 91 574 78 04
Glorieta de López de Hoyos, 5, Madrid, Tel.: 91 561 74 54
www.autotodo.es

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

El mercado español en agosto

DOS AÑOS SIN DEJAR DE CRECER

El despegue de las compras de automóviles en España, que se inició hace 24 meses, coloca los ocho primeros meses de 2015 por encima de las 700.000 unidades, lo que reafirma la posibilidad de superar el millón de unidades este año. Son 714.062 los coches vendidos hasta el momento, tras el mejor agosto desde 2009, tanto en volumen (55.918 unidades) como en porcentaje interanual (23,3%), colocando la subida de enero-agosto en el 23,3%.

Fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam), no dejan de recordar la clara influencia del Pive en la positiva evolución de un mercado, que en el canal de particulares no deja de crecer a doble dígito (+18,3% en agosto con 37.129 unidades); gracias también a los esfuerzos promocionales de marcas y concesionarios. Un crecimiento continuado que ayuda a la desaparición de los vehículos más vetustos y

peligrosos del envejecido parque automovilístico español que, pese a esos avances, sigue lejos de la edad media que le correspondería a este país.

También la mayor confianza económica y la mejora de las perspectivas de futuro se reflejan en las operaciones que realizan las empresas. Es el segundo canal por volumen y el que presenta mayor ritmo de crecimiento en las matriculaciones, con un 38,4% en el mes (17.073 unidades) y el 34,4% en lo que va de año, periodo en el que se han cerrado 184.560 unidades. Al crecimiento del mercado también contribuyen los rent a car que, en un mes que no es propicio para las compras, sube un 4,5% con 1.716 unidades.

El «top ten» de los fabricantes se mantiene sin cambios en la suma anual, pero destaca la salida de Citroën y Audi en agosto, un mes en el que Dacia y Kia se colocan entre las diez marcas más vendidas.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Agosto	Enero-Agosto
VW 4.814	VW 62.983
OPEL 4.293	SEAT 56.918
PEUGEOT 4.067	OPEL 55.099
RENAULT 3.768	RENAULT 53.634
TOYOTA 3.300	PEUGEOT 50.350
SEAT 3.050	FORD 44.866
DACIA 2.984	CITROËN 41.376
NISSAN 2.972	NISSAN 37.293
KIA 2.945	TOYOTA 33.409
FORD 2.848	AUDI 31.788

FUENTE: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Agosto	Enero-Agosto
GOLF 1.825	C4 24.897
ASTRA 1.656	LEÓN 23.398
SANDERO 1.643	IBIZA 23.232
C4 1.547	MÉGANE 21.822
QASHQAI 1.309	GOLF 20.984
MÉGANE 1.306	POLO 18.145
IBIZA 1.288	SANDERO 16.986
AURIS 1.227	CLIO 16.295
ZOB 1.199	QASHQAI 15.789
POLO 1.158	CORSA 15.117

FUENTE: ANFAC

Range Rover «Sentinel» Blindaje total

Con los máximos niveles de protección ha dotado la división Special Vehicle Operations (SVO) de Land Rover al Range Rover Sentinel, a la venta por menos de 400.000 euros. Con certificación de seguridad VR8, que asegura resistencia a las balas y protección frente a explosiones, soporta ataques extremos sin perjuicio del refinamiento y la capaci-

dad todo terreno que se espera de un Range Rover; especialmente del lujoso Autobiography sobre el que se basa y con el que comparte aspecto exterior.

El Range Rover Sentinel resiste balas incendiarias de 7,62 milímetros con capacidad para perforar blindajes a gran velocidad y protege de explosiones laterales de hasta 15 kilogramos de trinitrotolueno (TNT) y explosiones de granadas, que se lancen por debajo o por encima del vehículo. Un tubo de escape, que no se puede manipular, un depósito de combustible con cierre automático, una batería auxiliar

de respaldo y sistema de carga dividida, neumáticos antipinchazos, cristales blindados y el acero ultra-resistente con el que se ha fabrica-

do forman parte del equipamiento destinado a ofrecer unos niveles de protección ante ataques extremos líderes en su clase.



ALFA ROMEO GIULIETTA.

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM), EMISIONES CO₂ ENTRE 104 Y 177 (G/KM).

TAYRE C/ Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es

LOS SUV CALIENTAN MOTORES

Más de una cuarta parte de los coches que se venderán en Europa en 2020 serán SUV. Coparán el 27 por ciento de las matriculaciones, frente al 20% actual, gracias al interés que muestran los «millennials», como se denomina a los jóvenes que tienen entre 17 y 34 años, que suponen el 24 % de la población adulta europea. Lo dice el análisis publicado por Ford, que resalta que el interés por esos modelos no es una moda pasajera en el Viejo Continente y que muchos compradores jóvenes consideran los SUV como la elección perfecta.



JAGUAR

TRANQUILIDAD TOTAL

Los propietarios de un XJ, XF o XE pueden evitar sobresaltos gracias a «Jaguar Care», un programa de la marca, que incluye se incluye en el precio del vehículo y supone mantenimiento, garantía y asistencia en carretera durante tres años y sin límite de kilometraje.



saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS

Seat

Una opción a tener en cuenta

Se dejó de fabricar en junio, pero no por ello este monovolumen deja de ser una excelente opción. Especialmente porque este mes, al menos, los descuentos para Altea y Altea XL pueden a sumar 6.128 euros (9.373 € en el Freetrack Last Edition). Promoción para una última edición, con la última tecnología, que permite disfrutar de los 105 caballos del Altea 1.6 TDI por 14.800 euros (15.800 el XL). En el equipamiento de esos Last Edition no faltan: asistente de arranque en



Paga hasta 9.000€ menos

pendiente, antinieblas con función cornering, llantas de aleación de 16» «ELIO» color Titanium, SEAT Sound System 2.0 (Radio CD MP3, 8 altavoces, Aux-in, sistema antirobo de antena en techo y conexión USB), ordenador de a

bordo, climatizador, pantalla de video TFT 7", compartimentos de almacenaje en el techo y Paquete Tecnológico, compuesto por sensores de lluvia, luces y parquing (delantero y trasero), más retrovisor interior antideslumbrante.

Mazda

El nuevo MX-5 aterriza con descuentos

No cabe duda que los rprecios, especialmente aplicados los descuentos, incrementan el atractivo del roadster más vendido de la historia, que su cuarta edición aumenta su semejanza con el original. Dos motores Skyactiv-G Skayactiv-G y tres acabados integran la oferta del roadster nipón cuya versión de entrada, el 1.5 de Style de 131 caballos se puede conseguir por 22.387 €, aplicando la rebaja que suman



Llévatelo por 22.387€

descuento, Promofinance y Seguridad Mazda 730. Con esas acciones, el precio oficial del 2.0 Style + baja a 25.162 € y a 27.987 € el del 2.0 Luxury con Pack Sport, que costaría 30.600. Los Style y Style + están disponibles con navegador por 400 € más.

PRECIOS MX-5

Style 1.5	25.000€
Style+ 1.5	26.600€
Luxury 1.5	27.800€
Style+ 2.0	27.800€
Luxury* 2.0	29.000€

* Con i-Stop e i-Eloop



CHEVROLET

Autotodo

Príncipe de Vergara 221, Madrid. 91 563 04 69

Ctra. Fuencarral-Alcobendas km 1, Madrid. 91 344 69 21

Audi

Deportividad añadida para el todocamino alemán

A la familia S de la marca alemana llega el Q5 TDI plus, que en noviembre se comercializará en el mercado español por 79.800 euros y llega con el paquete especial de equipamiento «Audi Exclusive azul macaw», limitado a cien unidades. Su motor 3.0 V6 TDI Biturbo de 340 caballos y un par máximo de 700 Nm permite pasar a este Q5 de 0 a 100 km/h en tan sólo

5,1 segundos, con una velocidad limitada electrónicamente en 250 km/h y los 6,6 l/100 km y 174 g/km de CO₂ de las versiones convencionales.

A partir de noviembre



PRECIOS HR-V

Gasolina	
1.5i-VTEC 130 CV Comfort	21.200€
1.5i-VTEC 130 CV Elegance	23.100€
1.5i-VTEC 130 CV Executive	26.000€
Diésel	
1.6i-DTEC 120 CV Comfort	23.000€
1.6i-DTEC 120 CV Elegance	24.900€
1.6i-DTEC 120 CV Executive	27.800€

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com



HONDA

HR-V y Jazz llegan al mercado español

En septiembre han comenzado las entregas del nuevo HR-V y será en octubre cuando el Jazz aterrice en los concesionarios. Tres acabados componen ambas gamas en el mercado español en el que el todocamino japonés está disponible con dos motores mientras que el renovado monovolumen se conforma con un único propulsor de gasolina. En ambos existe la

posibilidad de equipar el cambio automático CVT de variador continuo (asociado al gasolina en el HR-V), una opción que tiene un precio adicional de 1.000 euros. Opcional también es contar con Honda Connect de serie en los niveles de equipamiento Comfort y Elegance en el Jazz y Elegance en el HR-V, sistema de navegación que supone 600 y 800 euros, respectivamente.

Los dos nuevos modelos japoneses también cuentan con una oferta de lanzamiento, que supone el descuento de 2.000 euros en el todocamino y 2.500 en el pequeño monovolumen, erebaja a la que se puede sumar la aportación del Pive en el caso de que el modelo elegido se pueda acoger a la ayuda y haya un coche de más de diez años para entregar a cambio del nuevo.

PRECIOS JAZZ

1.3i-VTEC Trend	15.900€
1.3i-VTEC Comfort	16.900€
1.3i-VTEC Elegance	18.500€



Peugeot

208 Access 1.0 Pure Tech, más equipado y accesible

Este mes la marca francesa potenciando su modelo más vendido con una acción promocional que aúna precio y equipamiento. La campaña permite acceder al 1.0 PureTech de 68 caballos con

acabado Access y carrocería de tres puertas por 8.500 euros, precio en el que se incluyen Bluetooth y pack aire/radio, que componen aire acondicionado, radio WIP Sound CD MP3 con pantalla monocromo integrada y mandos bajo el volante, toma jack, dos altavoces y dos tweeters delanteros.



Desde 8.500 euros

PARTE DE ACCIDENTES A TRAVÉS DEL MÓVIL

Unespa, la Asociación Empresarial del Seguro ha presentado **IDEA, una aplicación que permite mandar los partes amistosos de accidentes a través del móvil**, haciendo llegar a la compañía la información completa en el momento que se produce el golpe. El programa está disponible para **terminales con sistema operativo iOS o Android** y agilizará la tramitación de los siniestros, reducirá errores y aportará mejor servicio y calidad a los asegurados.

ALD

APROVECHA LA OFERTA

Dieciséis son las unidades del BMW Serie 3 (318 D 4p de 143 caballos), que por 353 euros al mes (sin IVA) ofrece ALD Automotive (www.aldautomotive.es). La operación, a cuatro años y con kilometraje limitado (60.000 km), requiere una aportación inicial de 3.750 € (sin IVA).



NISSAN

MÁS GARANTÍA

La marca japonesa amplía a cinco años o 160.000 kilómetros la garantía de sus vehículos comerciales en Europa. Además, mientras la garantía y la asistencia en carretera están vigentes, son transferibles a los nuevos propietarios del vehículo.



OPEL

Autotodo

Tu concesionario Opel en Madrid

Narváez, 80-84, Madrid Tel.: 91 574 78 04

Glorieta de López de Hoyos, 5, Madrid. Tel.: 91 561 74 54

www.autotodo.es



SUCIEDAD EN EL MOTOR ¿ES PELIGROSA?

Se habla mucho de ella, pero ¿realmente la suciedad en el motor es tan perjudicial o peligrosa como se dice?

RESPUESTA

La suciedad es, sin duda, uno de los grandes enemigos del motor. No sólo puede provocar averías (por ejemplo, taponando los pequeños agujeros de los inyectores), sino que puede restar efectividad y rendimiento al motor, reduciendo los kilómetros que recorreremos hasta en un 7 por ciento, además de aumentar las emisiones al provocar una peor combustión.

¿HONDA HR-V O MAZDA CX-3? LO ÚLTIMO EN SUV DE CORTE URBANO

Carlos Silvestre

Llevo tiempo detrás de cambiar de vehículo y mi elección preferida pasa por un SUV pequeño. Me gustan casi todos, pero el Nissan Juke y el Renault Captur están un poco vistos, por eso prefiero dos que son nuevos, como el Honda HR-V y el Mazda CX-3. Valoro el espacio, pero más el tacto deportivo, la seguridad o el rendimiento y el consumo de los motores. Sería en diésel porque supero los 20.000 kilómetros al año. He leído muy buenas críticas del Mazda, pero no veo demasiada información del Honda. A ustedes, como expertos, ¿cuál les parece el más completo y divertido? Gracias.

RESPUESTA

Buena selección, sin duda, y trataremos de poner sobre la mesa lo más destacado de ambos para intentar ayudarte en tu decisión final. El Mazda CX-3 ya pasó por nuestras manos y nos agradó muchísimo. Con el Honda HR-V hemos tenido una pequeña toma de contacto y estamos a la espera de que en los próximos días pase por nuestras instalaciones para probarlo a fondo. Este modelo inicia su comercialización en breve, por eso todavía no has podido leer demasiado sobre él.



Dicho esto, y pese a que no es tu prioridad, el HR-V es más amplio y modulable en su interior, además de contar con un maletero mucho más amplio. También goza de una mejor visibilidad al ser más alto, pero el Mazda ofrece una terminación más cuidada y aparente, y el tacto general es más agradable y preciso.

Las opciones diésel pasan por un bloque de 1,5 litros de 105 caballos en el CX-3 y un 1.6 de 120 CV en el Honda. Nos gusta más este último, por su suavidad en marcha, su mayor rendimiento y sin que el consumo se dispare frente a su rival. Si eres partidario del cambio automático, comen-

tarte que sólo el Mazda te ofrece esa opción. El CX-3 dispone de una dinámica más deportiva y transmite más al volante, además de ofrecer la posibilidad de montar un sistema de tracción total que no contempla el HR-V.

Por su parte, la dotación de seguridad en ambos es muy similar y sumamente completa, contemplando muchos asistentes de última generación. Como ves, y a falta de una prueba más exhaustiva del Honda, la igualdad es máxima. Nos gusta más el motor del HR-V, pero quizás la dinámica y tacto general del CX-3 se ajusten más a lo que buscas en un vehículo. Y, además, es algo más barato...

CONSULTAS RÁPIDAS

SISTEMA PORTABICICLETAS FLEXFIX DE OPEL

Juan Carlos Aguado

El sistema portabicicletas FlexFix patentado por Opel nos parece la mejor solución en este sentido que podemos encontrar en el mercado. Según el modelo elegido, podemos transportar hasta cuatro bicicletas con total facilidad, sin necesidad de herramientas, y confort, ya que no hay que instalar artilugios en la zaga o en el techo. Dicho esto, no sabemos de dónde has sacado la información de que

con este sistema no es necesario llevar la placa de señalización de carga V20. Lo cierto es que sí es obligatoria llevarla, y sin que tape la visión de la matrícula o los pilotos.

PULIDO DE LOS FAROS DELANTEROS

Andrés Cifuentes

Los faros de tu Renault Clio han sufrido, como todos, las inclemencias del tiempo en forma de radiación solar y altas temperaturas. Por eso se

deterioran y el haz de luz es mucho más pobre. Lo ideal, llegados a ese punto, es sustituirlos por unos nuevos, pero también existe la solución de pulirlos. El cristal de policarbonato se puede restaurar puliendo la superficie con una pasta especial muy abrasiva y unas lijas, tanto a mano como con una máquina. Es un trabajo sencillo que puedes realizar tú mismo, sin necesidad de acudir a un taller, y su precio es económico. Además, el resultado final es francamente bueno.

CONSULTAS RÁPIDAS

HE OÍDO QUE YA NO SE PUEDE LLEVAR A LOS NIÑOS EN EL ASIENTO DELANTERO. ¿ES CIERTO?

En estos días, concretamente, el pasado 17 de julio, se dictó el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados. En esta modificación, que se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 18 de julio, se establece, efectivamente, como norma general y específica que los menores de edad, cuya estatura sea igual o inferior a 135 centímetros, además de utilizar obligatoriamente un sistema de retención homologado, debidamente adaptado a su talla y peso, también deberán viajar en los asientos traseros. Excepcionalmente se permitiría que viajasen en los asientos delanteros cuando el vehículo no disponga de asientos traseros, cuando todos los asientos traseros estén ocupados por otros menores también de estatura igual o menor a esos 135 centímetros, o cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil. En los casos de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado. En este sentido hay que tener en cuenta que esta reforma del Reglamento General de Circulación, llevada a cabo por el Real Decreto, no entrará en vigor hasta el 1 de octubre, por lo que hasta ese momento, los menores podrán seguir viajando en los asientos delanteros cumpliendo con los requisitos exigidos hasta el momento, y que son los que hemos venido explicando en ocasiones anteriores.

BUENA PREGUNTA

HAY QUE HACER UN ESCRITO DE ALEGACIONES IDENTIFICANDO AL AUTOR DE LA INFRACCIÓN

Alquilé un vehículo para mis vacaciones y ahora me llega una multa como conductor, cuando realmente yo no conducía. ¿Qué puedo hacer al respecto?

RESPUESTA

Cuando se alquila un vehículo, lo habitual es firmar un contrato con la empresa de alquiler donde figuran las cláusulas que regulan esa relación; entre otras siempre consta quien es la persona que se hace cargo del vehículo como conductor. Por eso, cuando se ha producido una infracción con ese vehículo, el organismo que tramita la multa se dirige a la empresa de alquiler para que facilite los datos del conductor.

Lo normal es que la empresa revise sus archivos y compruebe quién era la persona que alquiló el vehículo y que constaba como conductor en el contrato, facilitando los datos de dicho conductor y aportando la copia del citado contrato.

Como es evidente, se puede dar la cir-

constancia que esa persona, que consta en el contrato, no fuese el conductor en el momento de la infracción, ya que, muchas veces, el vehículo alquilado es compartido y conducido por otros compañeros de viaje; en ese caso, cuando llegue la notificación de denuncia al conductor que fue identificado por la empresa de alquiler, lo normal es que realice un escrito de alegaciones donde exprese, precisamente, ese hecho: que el vehículo era de alquiler, que a él le ha identificado la empresa arrendadora porque así constaba en el contrato, pero que el día de los hechos denunciados el conductor era otra persona, facilitando a continuación los datos identificativos de dicha persona, nombre, apellidos, permiso de conducir y dirección completa.

En estos casos suele ser habitual que el escrito sea admitido y el organismo se dirija al nuevo conductor, identificado como presunto autor de la infracción.



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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



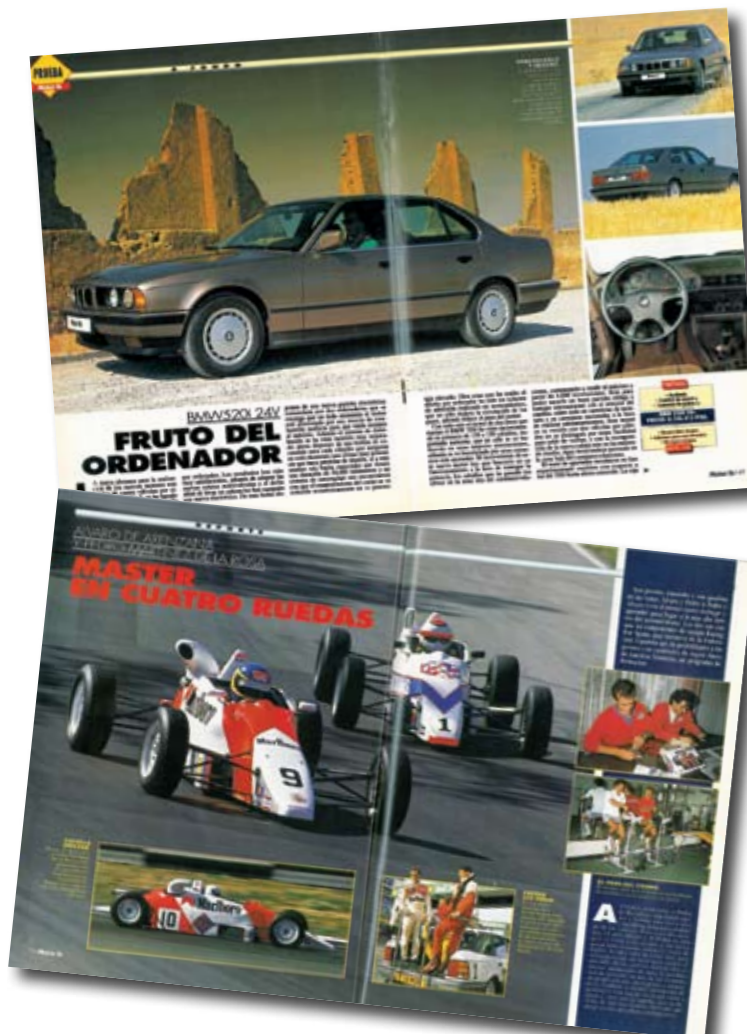
LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

PEDRO DE LA ROSA LOS PRIMEROS PASOS DE UN CAMPEÓN



recerían ciencia-ficción hace 25 años. Entonces, en Motor16 comparábamos el rendimiento de los últimos faros llegados al mercado: los halógenos convencionales se enfrentaban a los elipsoidales y los de superficie compleja. Ahora parece la 'prehistoria' de la iluminación.

Entre las novedades de la semana, destacaba el nuevo buque insignia de Volvo, la Serie 900 que ofrecía una carrocería más al gusto europeo y una gama de motores de seis cilindros.

La comparativa de la semana enfrentaba a cuatro coupés con casta. El recién llegado Opel Calibra 16V frente al Audi Coupé, el Nissan 200 y el Toyota Celica. Del Calibra (3,8 millones de pesetas para sus 150 caballos) destacábamos su aerodinámica y el rendimiento del motor, y no nos gustaba mucho el ruido del propulsor y la dirección muy ligera. En cuanto al Audi (4,5 millones y 160 CV) acabado y comportamiento eran sus pros y el precio y los desarrollos largos sus contras. El deportivo de Nissan (4,3 millones y 171 CV) destacaba por prestaciones y acabado y flaqueaba en su cambio poco preciso y unas plazas traseras justas. Por último, el Celica (4,1 millones y 160 CV) nos gustaba por comportamiento y consumo y nos quejábamos de su pereza a bajo régimen y el tacto del freno.

Otra prueba a fondo era la que hacíamos al BMW 520i 24V. Una imponente berlina que destacaba por su acabado impecable y su confort de marcha. También destacaba, aunque en sus aspectos más negativos por unos desarrollos largos y unas recuperaciones mejorables. Eso sí, por poco más de 4 millo-

Nº 355

11 AGOSTO 1990

La portada



La comparativa que enfrentaba al Calibra contra sus rivales era la principal imagen de la portada, que también destacaba el nuevo Volvo 900 –el buque insignia de la marca sueca– y la comparativa sobre los nuevos sistemas de faros para automóviles.

nes de pesetas te llevabas un coche con 150 caballos y un imponente aspecto.

En el deporte uno de los protagonistas era un joven piloto, uno de los dos integrantes del equipo Racing for Spain, que estaba siguiendo un programa de formación en Inglaterra. Se llamaba Pedro Martínez de la Rosa y formaba pareja en ese equipo con Álvaro de Arenzana.

Y ahora que el dúo McLaren-Honda está en boca de todos, nosotros hacíamos un análisis técnico del MP4/5B, el monoplaça que la escudería británica ponía en manos de Ayrton Senna y con el que el piloto brasileño conseguiría este año 1990 su segundo título mundial en dura pugna con Alain Prost, que esta temporada pilotaba para Ferrari.

Opel Calibra contra todos

El coupé de la marca alemana en su versión de 16 válvulas, con 150 caballos de potencia se las tenía que ver con tres rivales de cuidado. Por un lado un alemán de aspecto más compacto, el Audi Coupé y por otro, con dos rivales japoneses de diseño más estilizado: el Nissan 200 SX y el Toyota Celica. Una prueba de modelos con mucha casta.

El poderío alemán ya era una realidad hace 25 años. En la revista de esta semana, Motor16 analizaba cuáles eran los modelos más vendidos en los mercados europeos más importantes. De esta forma podíamos comprobar cómo Volkswagen Golf y Opel Kadett lideraban las ventas en

Europa con el Fiat Uno en tercera posición. En España, el podio estaba formado por el Renault 19, el Opel Kadett y el Seat Ibiza.

En los últimos años, los sistemas de iluminación de los coches han tenido una evolución imparable: xenón, led, láser... tecnologías que pa-

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 PEUGEOT 208

LIBERA TU ENERGÍA



POR 166€ 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 Nuevo Peugeot 208: Consumo combinado (l/100km): de 3,0 a 5,4. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 79 hasta 125.

*Oferta de financiación de Banque PSA Finance para 208 5p Access 1.0 Puretech 68 / 50Kw con un PVPR de 8.893€ (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 (351,27€) de 9.244,27€. TIN: 7%. Importe total adeudado: 11.454€ (cuota de 166€). Primera cuota en enero 2016 (carencia de capital e intereses en 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 208 5p Access 1.0 68: 10.067€ y del modelo visualizado (208 5p Allure 1.2L PureTech 82/60kW con pintura metalizada, llantas Titane negro y pack ext. Menthol White): 13.990€. Plan PIVE-8 en gama Peugeot 208 sujeto a condiciones de dicho plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

NUEVO PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT