

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE JAPÓN DE FÓRMULA 1
HAMILTON GANA Y ALONSO EXPLOTA



Lo último:
Honda HR-V y CR-V. Calidad, versatilidad y ahorro

Actualidad:
25 respuestas a la crisis de Volkswagen



Nº 1.656
Del 29 de septiembre al 5 de octubre de 2.015



ALFA ROMEO GIULIA



AUDI A4



BMW SERIE 7



DS4 CROSSBACK



INFINITI Q30

20 ELEGIMOS LOS PROTAGONISTAS DE 2016

Lo último



JAGUAR F-PACE



KIA OPTIMA



KIA SPORTAGE



LEXUS RX



MERCEDES C COUPÉ



MINI CLUBMAN



NISSAN NAVARA



OPEL ASTRA



RENAULT MÉGANE



RENAULT TALISMAN ST



RENAULT TALISMAN



SUZUKI BALENO



TOYOTA PRIUS



TOYOTA RAV4



VW TIGUAN

Ford S-Max
2.0 TDCI 180
El 7 plazas más divertido

Prueba





NUEVO ŠKODA SUPERB VIAJAR A LO GRANDE



Consumo combinado gama Superb: [4,0-5,6] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Superb: [103-132] g/km.

Nuevo ŠKODA Superb. Diseño dinámico con el mayor espacio interior de su clase.

Espacio y estilo. Dos mundos que coexisten en perfecta armonía en el Nuevo ŠKODA Superb. Sus elegantes líneas impresionan a primera vista. Su increíble espacio y confort interior seducen al instante convirtiéndolo ya en un referente.

ŠKODA Superb Ambition 2.0 TDI 150 CV - 110 KW por 24.500€* con: llantas de aleación de 17", climatizador bizona, faros bi-xenon con leds, navegador con pantalla táctil de 6,5" + USB + SD, SmartLink, volante multifunción con control de radio y teléfono, sistema de telefonía bluetooth, sensores de aparcamiento delantero y trasero, Front Assist, 7 airbags incluido el de rodilla, freno multicollisión, y mucho más...

Descúbrelo en www.skoda.es

*El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Superb Ambition 2.0 TDI 150 CV - 110 KW. PVP recomendado en Península y Baleares (Transporte, impuestos, descuento promocional y Plan PIVE incluidos). Oferta de financiación válida hasta 30/09/2015 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 14.000€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo Visualizado: ŠKODA Superb Ambition con opcionales.



entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Una de cal y otra de arena

Frente al despliegue de creación y talento mostrado en Fráncfort, es un desastre el escándalo de las emisiones de VW

Qué le vamos a hacer. En esta ocasión toca describir los sentimientos encontrados producto de los últimos acontecimientos. Da coraje tener previsto hablar largo y tendido de un brillante Salón de Fráncfort, con casi 1.000 expositores centrados en nuevos y numerosos avances del sector del automóvil y tener que cambiar de tercio porque el grupo Volkswagen, modélico para toda la prensa especializada, ha situado su larga reputación al nivel más bajo de sus 78 años de existencia. En fin, vayamos por partes, sin renunciar a hablar de un certamen cargado de innovaciones.

Para empezar, son muchos los nuevos motores presentados que cumplen escrupulosamente con las normas medioambientales Euro6, que entraron en vigor en septiembre. Así mismo, tal y como les contamos esta semana en nuestra selección de los 20 protagonistas para el 2016, estamos ante una etapa en la que los diseños deportivos, interiores más amplios, materiales más ligeros y resistentes, e iluminaciones inteligentes, son el 'leitmotiv' de la mayoría de los fabricantes. Sin embargo, lo que ha sido verdaderamente revolucionario y marcha a una velocidad de vértigo es, tal y como anunciaba el lema del Salón, la 'Movilidad Conectada'. Ésta es la clave tanto en el presente, como para los próximos años de aquellos constructores que quieran estar a la cabeza de esta industria. Ofrecer junto a los avances tecnológicos, lo último en conectividad, sistemas de comunicación e inteligencia artificial que te lleve a una conducción semiautomática que contamine el mínimo posible y evite un número importante de accidentes.

Por eso, es un auténtico desastre que ante semejante despliegue de creación y talento mostrado en este salón, surja el escándalo de las emisiones trucadas en 11 millones de vehículos diésel, vendidos por Volkswagen. Esto no sólo es un descalabro para el símbolo 'Made in Germany', sino que también lo es para la industria del automóvil europeo, que es la principal productora de motores diésel. Una cosa está clara, y es que la dimisión de su presidente, Martin Winterkorn no puede ser nunca el punto y final. Por el bien de la marca, sus clientes y los casi 600.000 trabajadores de este grupo, es necesario que el nuevo presidente Matthias Müller ordene una investigación a fondo que permita recuperar la credibilidad perdida.

visto en internet

EL NUEVO DESAFÍO DE JAGUAR

Se está convirtiendo en una tradición el que en el lanzamiento de un coche de Jaguar no sólo importa el coche... También la forma de presentarlo. Una vez más la marca británica ha apostado por la espectacularidad para mostrar un nuevo modelo. Hace unos meses el XE cruzaba el Támesis circulando por dos cables de acero y aquello ya nos pareció sorprendente.

Ahora, en Fráncfort, el F-Pace, el primer SUV de la marca, remataba su

puesta de largo con un récord Guinness al protagonizar el mayor 'looping' realizado por un coche. Diecinueve metros de altura, con fuerzas extremas de 6,5 G en un giro de 360 grados completaba el especialista británico Terry Grant, demostrando la capacidad de combinar agilidad, velocidad y fuerza del F-Pace y sus tecnologías vanguardistas.

¿Cuál será el siguiente desafío de la marca británica?



Si quieres ver el vídeo de la presentación del Jaguar F-Pace entra en...
m16.in/v900

no te lo pierdas

COCHES DE HOY... Y DE MAÑANA

Hemos elegido en esta revista los 20 coches que creemos que serán grandes protagonistas del año 2016. Pero como la industria del automóvil no para nunca, tampoco nos olvidamos de lo que llegará después de 2016. Porque el pasado Salón de Fráncfort ha sido pródigo

en presentar prototipos con un aspecto y desarrollo tan reales que casi se confunden con los modelos de producción. Las páginas de esta revista son, por tanto, un buen escaparate para ver algunos de esos modelos que no tardando mucho también serán protagonistas en nuestro mercado.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



EN PORTADA

6
PROTAGONISTAS DE 2016

20 estrellas

De las decenas de novedades que serán lanzadas en los tres meses que cierran este 2015 y a lo largo de todo el 2016, hemos escogido

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general:
Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbeneit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
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 todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

una veintena que sin duda se van a convertir en las grandes estrellas del mercado. Berlinas como el Alfa Giulia, el Audi A4, el Kia Optima o el Renault Talisman. Compactos como el Infiniti Q30, Opel Astra o el Renault Mégane; todocaminos como el Kia Sportage o el Jaguar F-Pace... Hay mucho donde elegir.

18
BMW SERIE 7
Derroche de tecnología

La Serie 7 siempre ha sido una especie de escaparate tecnológico para BMW. Esta máxima se mantiene en la sexta generación de esta berlina, la más avanzada del momento.



CUATRO RUEDAS
20
LOS CONCEPT

El futuro
El futuro nos depara interesantísimas tecnologías y vehículos casi de ciencia ficción.



EN PORTADA

24

OPEL ASTRA

Más atlético

Opel ha recogido ya 2.300 pedidos de una nueva generación del Astra que llega a los concesionarios españoles a mediados de octubre. El compacto alemán se renueva por completo ya que estrena chasis, motores, conectividad y diseño. Estará disponible en su versión de gasolina más sencilla a partir de 18.800 euros.



Desde autonomías superiores a los 500 kilómetros para un modelo eléctrico a coches que se conducirán solos, pasando por sistemas de sonido integrados en los asientos, o deportivos que crecen con la velocidad..

24
FORD S-MAX 2.0 TDCI 180

Práctico y ágil
Fabricado en Almussafes para casi todo el mundo, el nuevo S-Max está diseñado para las familias más dinámicas. Porque es de los pocos que combina un interior práctico y versátil con una estabilidad de turismo... deportivo. Lástima que la respuesta mecánica parece escasa para la cifra de potencia.



ACTUALIDAD

36
POLÉMICA CON LAS EMISIONES

25 respuestas a la crisis de VW
El escándalo en torno a los Volkswagen con motor TDI dotados de una centralita capaz de engañar a las autoridades estadounidenses sobre las emisiones de óxidos nitrosos se ha extendido por todo el

CUATRO RUEDAS

30
HONDA HR-V Y CR-V

Mezcla de estilos

En 1999 Honda lanzó al mercado el HR-V, un original vehículo que estuvo en activo hasta el año 2006. Ahora, el fabricante japonés ha retomado la idea y regresa al segmento con este atractivo modelo de estilo coupé, que hace gala de una habitabilidad envidiable y se rodea de una tecnología muy avanzada. Un modelo que unido al CR-V, conforman la gama SUV de Honda, una oferta de lo más interesante.



mundo. Motor16 te da las claves para resolver dudas en torno al 'dieselgate'.

DE CARRERAS

42
G.P. DE JAPÓN DE FÓRMULA 1

Hamilton gana, Alonso explota
La crisis de McLaren llegó al máximo en Suzuka. Fernando

Alonso se quejó en carrera de las carencias de su coche y desató la tormenta en la escudería. Mientras, Hamilton venció y apuntala su tercer título.

SABER COMPRAR Y VENDER

51
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

En portada	6
Cuatro ruedas	20
Al día	36
La semana	40
A la última	42
De carreras44	58
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

ALFA ROMEO	6
AUDI	7
BMW	18
CITROËN	22
DS	7
FORD	24
HONDA	30
HYUNDAI	21
INFINITI	8
JAGUAR	8
KIA	9
LEXUS	10
MAZDA	22
MERCEDES	10
MINI	11
NISSAN	11
PEUGEOT	21
PORSCHE	23
RENAULT	12
SEAT	23
SSANGYONG	23
TOYOTA	12
VOLKSWAGEN	14, 36

66
EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 61



20 grandes estrellas para 2016

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De las decenas de novedades que serán lanzadas en los tres meses que cierran este 2015 y a lo largo de todo el 2016, muchas de ellas desveladas en el reciente Salón de Fráncfort, hemos escogido una veintena por su relevancia comercial. En algunos casos hasta los hemos conducido, como sucede con el nuevo Opel Astra y la flamante Serie 7 de BMW; o con el Audi A4, sobre el que ofrecíamos nuestras primeras sensaciones al volante hace dos semanas. Y es que abundan las berlinas, pues Alfa Romeo vuelve a la carga en el segmento con el Giulia, Renault rompe moldes con el Talisman, Kia evoluciona el Optima y Toyota trae un nuevo Prius, pero también será un año de modelos compactos, como el Renault Mégane, el Infiniti Q30 o el Mini Clubman, y de vehículos SUV, como el Jaguar F-Pace o las nuevas generaciones de Kia Sportage, Lexus RX y Volkswagen Tiguan.

Alfa Romeo Giulia

MOTOR » **2.9 Turbo con 510 CV y tecnología Ferrari**

PRECIOS » **A partir de 87.000 euros. Llega a finales de 2015**

Desde octubre ya se pueden hacer pedidos del Giulia Quadrifoglio. Los primeros clientes podrán conseguir una versión especial, con discos cerámicos y asientos de fibra de carbono, por 103.000 euros.

La primera variante de la nueva berlina de Alfa se llama Quadrifoglio y equipa una mecánica asombrosa: un V6 2.9 con 510 CV y 61,2 mkg de par máximo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos o alcanzar 307 km/h de velocidad punta. El Giulia más deportivo arranca en 87.000 euros –por 16.000 más nos haremos con una versión aligerada con discos de freno cerámicos y asientos Sparco de carbono–, pesa 1.524 kilos, presume de la dirección más rápida del mercado, tiene un reparto de masas 50/50 y frena de 100 km/h a 0 en 32 metros. Además, monta el Torque Vectoring, que permite al diferencial trasero controlar por separado el par de cada rueda, y ofrece tracción total. Sobre el gasto nada se dice aún, pero la marca anuncia emisiones de 198 g/km de CO₂.

►► A lo largo de 2016 el Giulia introducirá versiones más 'tranquilas' de gasolina y diésel. Mide 4,64 metros y permitirá elegir entre tracción trasera o total.



Audi A4 y S4

DESDE 33.000 EUROS » **La gama inicial va de 150 a 272 caballos S4 y S4 AVANT » Rinden 354 CV y llegarán a España en 2016**

La marca de los cuatro aros acepta ya pedidos del nuevo A4, disponible con carrocerías berlina y Avant, y en breve reforzará la gama con el S4, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y gasta sólo 7,4 l/100 km.

Con precios desde 33.000 euros en gasolina y 34.600 en diésel, el nuevo A4 ya está disponible en nuestro país, aunque las entregas se iniciarán en noviembre y para las versiones deportivas S4 habrá que esperar a 2016. Pero la gama inicial ya es muy completa, pues combina las carrocerías berlina y Avant –maletero de 480 y 505 litros, respectivamente– con siete motores: en diésel, los TDI 2.0 de 150 y 190 CV y los 3.0 de 218 y 272 CV y en gasolina, el 1.4 TFSI de 150 CV y los 2.0 TFSI con 252 y 190 CV, destacando este último por su ecología –4,8 l/100 km de gasto y emisiones de 109 g/km– gracias al innovador proceso de combustión 'rightsizing'. Ayudado por su ligereza –pesa hasta 120 kilos menos que el anterior– y aerodinámica –Cx de 0,23– anuncia consumos bajísimos, pues la versión 2.0 TDI 150 Ultra homologa 3,7 l/100 km.

En cuanto al S4, su 3.0 TFSI de 354 CV sobrealimentado por compresor va ligado a la caja Tiptronic de ocho marchas, la tracción Quattro, los neumáticos 245/50 R18 y una suspensión rebajada 23 mm que, en opción, equipa amortiguación CDC. Además, puede incorporar diferencial deportivo.

►► Junto a estas líneas, exterior e interior del S4, desvelado hace días en el Salón de Fráncfort y que combina la tracción Quattro y el cambio Tiptronic con el motor 3.0 TFSI V6, que rinde 51,0 mkg entre 1.300 y 4.000 rpm. Abajo, el nuevo A4 Avant.



DS 4

GAMA 2016 » **Los renovados DS 4, a la venta ya en noviembre**

CROSSBACK » **Dotado de muelles y amortiguadores específicos**

El DS 4 evoluciona a todos los niveles, pues ve modificada su imagen –sobre todo el frontal–, estrena un interior mejorado, recibe algunos motores nuevos y ofrece la versión Crossback, de aire 'crossover'.

Como parte del proceso de separación de DS respecto a Citroën, que incluyó hace poco la renovación de DS 3 y DS 5, el DS 4 llega ahora con cambios, como un frontal que estrena faros, parrilla y paragolpes, una gama de colores mayor –el cliente puede pedir carrocerías bitono– y nuevas llantas. O un interior más refinado que estrena pantalla táctil pero, a la vez, reduce el número de botones. Además, en el reciente Salón de Fráncfort veía la luz la variante Crossback, 30 milímetros más alta y equipada con protecciones de

carrocería y barras. En cuanto a motores, la gama de gasolina ofrece el 1.2 PureTech de 131 CV y los 1.6 THP de 165 y 210 CV; y en diésel, el 1.6 BlueHDi de 120 CV y los 2.0 BlueHDi con 150 y 181 CV.

►► La nueva variante Crossback adopta protecciones de plástico negro y barras en el techo, y va 30 milímetros más elevada.



Infiniti Q30

PRIMER COMPACTO DE LA MARCA » Y primer Infiniti 'made in Europe'
MOTORES » De 122 a 211 CV en gasolina. Y en diésel, 109 y 170 CV

Cuando el 2015 esté a punto de concluir la japonesa Infiniti lanzará en España el Q30, un compacto de 4,43 metros que comparte plataforma y mecánicas con el Mercedes Clase A, y despunta por lujo y tecnología.

Desde la planta inglesa de Sunderland, donde 'nacen' los Nissan Qashqai, Juke, Note y Leaf, llega el primer Infiniti fabricado en Europa, un compacto de 4,43 metros de largo y maletero de 368 litros disponible con carrocería de cinco puertas y cinco plazas. Comparte plataforma con el Mercedes Clase A, pero también los motores: en gasolina, siempre con inyección directa y turbo, los 1.6 de 122 y 156 CV, y un 2.0 de 211 CV –en todos los casos el par máximo está disponible de 1.250 a 4.000 rpm–; mientras que en diésel las alternativas son un 2.2 de 170 CV –asociado al sistema Active Noise Control, que contrarresta el sonido del propulsor mediante los altavoces– y el 1.5, de origen Renault, con 109 CV. Podrá elegirse entre caja manual y automática, y habrá tres acabados: básico, Premium y Sport, este con llantas de 19 pulgadas y estética más deportiva en frontal y zaga.

► El Q30 mide 1.495 milímetros de altura en el caso de las versiones Premium, y 1.475 con el acabado Sport. Los cinco motores de la gama se podrán combinar con el cambio manual de 6 marchas o el automático de 7 con doble embrague.



Jaguar F-Pace

PRECIO » Arranca en 45.000 euros con el diésel i4D de 180 CV
AMPLIA GAMA » Tracción trasera y total, motores hasta 380 CV...

El SUV de Jaguar ya está aquí. Se llama F-Pace, mide 4,73 metros, tiene cinco plazas y un maletero de 650 litros, y permite elegir entre cuatro motores: diésel de 180 y 300 CV, y gasolina con 340 y 380 CV.

Rival de Audi Q5, BMW X3 o VW Touareg, el F-Pace es el primer SUV de Jaguar y presume de una carrocería monocasco con alta proporción –un 80 por ciento– de aluminio, igual que las berlinas XE y XF. La ligereza lograda, unida a una buena aerodinámica –Cx de 0,34– le sirven para anunciar un bajo consumo, que en el caso de la versión básica –diésel de 180 CV, cambio manual y tracción trasera– es de sólo 4,9 l/100 km. Los precios de esa combinación mecánica arrancan en 45.000 euros, pero el motor diésel i4D también se ofrece con tracción total –se llama Intelligent Driveline Dynamics y bajo condiciones normales envía todo el par al tren trasero–, en cuyo caso los precios arrancan en 48.180 euros. El resto de motores –V6 diésel de 300 CV y V6 de gasolina con 340 y 380 CV– se asocian sólo a la tracción total.

► Con motivo del lanzamiento del F-Pace, Jaguar ofrece la serie limitada First Edition, con 2.000 unidades para todo el mundo dotadas de un equipamiento exclusivo. Su precio en España, 88.320 euros con el V6 diésel de 300 CV y 100.260 con el V6 de gasolina de 380 CV.



Kia Sportage

CUARTA GENERACIÓN » Estará a la venta a comienzos de 2016
GT LINE » Se trata de un nuevo acabado de aspecto deportivo

Progreso notable en el SUV de Kia, que crece de tamaño por fuera y por dentro, mejora su aerodinámica, reduce la sonoridad y estrena motores, como el 1.6 T-GDI de 177 CV o los mejorados diésel 2.0 CRDi.

Tras su estreno mundial, el cuarto Sportage ya tiene fecha de lanzamiento: primer trimestre de 2016. Mantiene el nombre y los 7 años de garantía, pero todo lo demás cambia o progresa. La carrocería, por ejemplo, es 40 milímetros más larga –30 ellos corresponden a la mayor batalla– y resulta más amplia por dentro, pues el maletero crece 38 litros y hay más hueco para las piernas delante y detrás. Entre las novedades tecnológicas destaca la recarga sin cable del teléfono o el asistente de frenada automática de emergencia, y el ruido de rodadura baja hasta 3 decibelios. En cuanto a motores, en gasolina podrá elegirse entre el 1.6 GDI ya conocido de 132 CV y el nuevo 1.6 T-GDI de 177 CV, mientras que la oferta diésel será triple: los mejorados 2.0 CRDi de 136 y 184 CV –pesan menos y rebajan emisiones– y el 1.7 CRDi de 115 CV.



▲ El Cx pasa de 0,35 a 0,33. Y la longitud crece hasta 4,48 metros, beneficiando a maletero –ahora de 503 litros– y habitáculo.



◀ El acabado GT Line incluye faros antiniebla cuádruples, llantas de 19 pulgadas y zaga rematada por un difusor inferior con doble escape.

Kia Optima

COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA » En el cuarto trimestre de este año
VERSIÓN GT 2.0 T-GDI » Llegará en 2016 con un motor de 245 CV

Según Kia, todo mejora en el nuevo Kia, pronto a la venta en nuestro país. Y eso parece, porque es más amplio, tiene 510 litros para equipaje, anuncia mayores niveles de confort y estrena tecnologías de todo tipo.

En Fráncfort pudimos ver el Optima GT, versión prevista para 2016 y desarrollada en exclusiva para Europa que destaca por su imagen más deportiva –a la derecha, abajo–, su motor de gasolina con 245 CV y su chasis deportivo con suspensión de control electrónico y frenos más grandes. Pero cuando llegue, Kia llevará meses vendiendo el nuevo Optima, que estrena carrocería: 10 milímetros más larga –la distancia entre ejes crece en idéntica proporción–, 25 más ancha y 10 más alta. Aumenta la amplitud –hay 25 milímetros más para las piernas y 17 más de anchura en la segunda fila–, pero también el maletero, que pasa de 505 a 510 litros. De paso, el Optima pierde kilos pero gana resistencia, presume de acabados más refinados y rebaja las emisiones gracias al cambio de doble embrague y siete marchas o los motores mejorados, como el diésel 1.7 CRDi, que sube de 136 a 141 CV y emite 116 g/km de CO₂.



▲ El habitáculo del Optima adopta nuevos equipamientos y es más amplio. La carrocería ve aumentada un 50 por ciento su rigidez y tiene mejor aerodinámica: el Cx baja de 0,30 a 0,29.



Lexus RX

CUARTA GENERACIÓN » A la venta en España desde finales de año
DOS MODELOS » RX 450h, con 313 CV en total, y RX 200t, con 238

El nuevo RX, que aparecía por vez primera en Europa con motivo del Salón de Fráncfort, es más grande que el anterior, más aerodinámico y más tecnológico. Su enérgica versión híbrida gasta sólo 5,2 l/100 km.

No es una renovación, sino un modelo totalmente nuevo. El RX 2016 llega a España en breve con una gama formada por dos variantes mecánicas: el RX 200t, dotado de un 2.0 de cuatro cilindros de gasolina con 238 CV y 35,7 mkg –entre 1.650 y 4.000 rpm–, y el RX 450h, cuya mecánica híbrida combina un 3.5 V6 de 265 CV y 34,2 mkg con un propulsor eléctrico que aumenta el rendimiento conjunto a 313 CV. Y si el primero homologa 9,8 l/100 km cuando equipa tracción 2WD y 9,9 con la tracción total AWD, el segundo, dotado siempre de un sistema AWD proactivo, sorprende con sus 5,2 litros y sus emisiones de 120 g/km. El RX 200t AWD estrena la tracción con Dynamic Torque Control, que procesa los datos de varios sensores –fuerzas G, velocidad, ángulo del volante...– para variar, según las necesidades, el envío de par a las ruedas: desde un máximo del 100 por cien a las delanteras hasta un reparto del 50:50.

► El nuevo RX mide 12 centímetros más de largo, de los que 5 corresponden a la mayor distancia entre ejes. La distancia al suelo crece 10 milímetros y el índice Cx baja a 0,32.



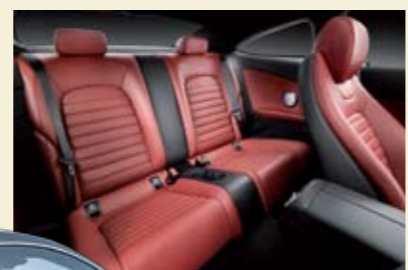
Mercedes C Coupé

MÁS GRANDE » Respecto al anterior, la longitud crece 95 mm
AMG C 63 COUPE » Disponible en versiones de 476 y 510 CV

Es más amplio, recibe una puesta a punto más deportiva que la berlina y presume de aerodinámica: Cx de 0,26. Además, ofrece cuatro motores de gasolina, de 156 a 245 CV, y diésel de 170 y 204 CV.

En diciembre llega la variante Coupé de la nueva Clase C, coronada por las versiones AMG –el 4.0 V8 biturbo está disponible con 476 y 510 CV– y cuya gama ‘normal’ ofrece otros seis motores. En diésel puede elegirse entre los cuatro cilindros de 170 y 204 CV dotados de catalizador SCR, mientras que en gasolina la oferta es cuádruple: 156, 184, 211 y 245 caballos. El nuevo modelo presenta una carrocería más ligera –aumenta la proporción de aluminio– y rígida, más aerodinámica –Cx de 0,26– y de mayor tamaño, pues es 95 milímetros más larga –80 de ellos corresponden a la mayor batalla– y 40 más ancha. De serie equipa llantas de 17 pulgadas, que pasan a ser de 18 con el paquete AMG Line, y hay tres tipos de suspensión: de muelles con Agility Control –prima el confort– o con tarado deportivo, y neumática.

► La altura libre al suelo del Clase C Coupé es 15 mm menor que en la berlina. En opción ofrece la suspensión neumática Airmatic.



Mini Clubman

ES UN COMPACTO » Mide 27 centímetros más que el Mini 5p
A LA VENTA EN NOVIEMBRE » Habrá motores de 102 a 192 CV

El nuevo Clubman tiene poco que ver con su antecesor, aunque conserve el nombre o la doble puerta posterior. Pero aumenta de talla generosamente, suma un total de seis puertas y estrena motores.

Con una longitud de 4,25 metros, una batalla de 2,67 y una anchura de 1,80 puede hablarse ya de un Mini para el segmento de los compactos, donde rivaliza con Golf, Focus ó 308. Además, el nuevo Clubman tiene dos puertas a cada lado y mantiene el portón de doble hoja de sus antecesores, lo que garantiza funcionalidad. Dentro encontramos un interior de cinco plazas y un salpicadero ampliado respecto al de otros Mini –según el nivel de equipamiento, puede estar presidido por pantallas de 6,5 y hasta 8 pulgadas–, mientras que en el plano mecánico destaca la variedad. En noviembre habrá tres versiones –en gasolina, Cooper de 136 CV con motor tricilíndrico y Cooper S de 192 CV, y en diésel, Cooper D de 150 CV–, pero poco después llegarán versiones de 102 CV en diésel y gasolina, y un Cooper SD con 190 CV.



▲ Maletero de 360 litros, ampliable a 1.250 si abatimos el respaldo trasero, que ofrece división 40:20:40 como opción.

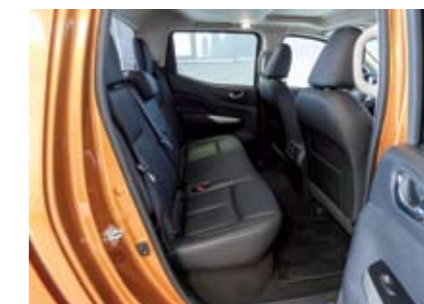
Nissan Navara

'MADE IN SPAIN' » Nissan fabrica el NP 300 Navara en Barcelona
LLEGA A COMIENZOS DE 2016 » Con dos diésel 2.3, de 160 y 190 CV

El nuevo Navara, más ligero y tecnológico que su antecesor, ofrecerá dos carrocerías diferentes –cabina simple de dos plazas y cabina doble de cinco–, dos tipos de tracción y una suspensión más avanzada.

Nissan sigue apostando por los ‘pick-up’, y lo hará a partir de ahora con el nuevo NP 300 Navara, que la marca japonesa produce en su planta de Barcelona y que desembarcará en el mercado español con una completa gama, fruto de combinar dos carrocerías –cabina doble de cinco plazas y cabina simple de dos–, dos tipos de tracción –el sistema 2WD se reservará exclusivamente a versiones básicas–, dos transmisiones –manual de seis marchas o automática de siete relaciones– y dos nuevos motores 2.3 diésel: el de un solo turbo, con 160 CV de potencia y 41,1 mkg de par máximo, y el biturbo, con 190 CV y 45,9 mkg. Nuevas mecánicas que, ayudadas por el aligeramiento del conjunto –la nueva suspensión trasera con muelles en lugar de ballestas, por ejemplo, resta 20 kilos–, consiguen rebajar el consumo de gasóleo hasta un 24 por ciento. Además, la dotación de confort y seguridad progresa de modo notable.

► Además de una imagen más moderna, el Navara estrena equipamientos como el sistema de acceso y arranque sin llave, un asistente anticollisión frontal o el control perimetral mediante cámaras.



Renault Mégane

MÁS LARGO » **Crece 64 milímetros, aunque es algo más bajo**
 MOTORES » **dCi de 90, 110, 130 y 165 CV, y gasolina hasta 205 CV**

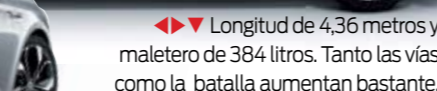
El Mégane supone una revolución por imagen exterior, tamaño, tecnología o diseño interior, y también por sus mecánicas, donde destacan las versiones GT con el TCe de 205 CV o el diésel de 165.

El nuevo Mégane, disponible inicialmente sólo con cinco puertas –más adelante llegará la carrocería familiar–, mide 64 milímetros más de longitud –28 de ellos corresponden a la mayor distancia entre ejes– y 25 menos de altura, tiene un maletero de 384 litros y ofrecerá una familia de motores muy completa, encabezada por los destinados a las versiones GT: TCe de gasolina con 205 CV, unido al cambio automático EDC de 7 marchas, y diésel dCi de 165 CV, en este caso con el EDC de 6 velocidades. Por abajo, mucho donde elegir, pues habrá dCi con 90, 110 y 130 CV –el segundo de ellos ligado a la caja EDC–, y motores de gasolina TCe de 100 y 130 CV, éste último con dos posibilidades de transmisión: manual o EDC de 7 marchas. Y para 2017 se anuncia el Mégane Hybrid Assist, con mecánica diésel híbrida, emisiones de 76 g/km y gasto inferior a 3 litros.

En cuanto al interior, destaca la pantalla central vertical de 8,7 pulgadas del sistema R-Link 2, la instrumentación TFT configurable o los cinco ambientes luminosos.

► Las versiones GT incluyen chasis 4Control con dirección a las cuatro ruedas.

◄► Longitud de 4,36 metros y maletero de 384 litros. Tanto las vías como la batalla aumentan bastante.



► El uso de una batería más pequeña –con mayor densidad energética– y una nueva suspensión posterior se traduce en más maletero.

Toyota Prius

CUARTA GENERACIÓN » **Reduce las emisiones de CO₂ un 18%**
 NUEVA PLATAFORMA TNGA » **Su centro de gravedad va más bajo**

Desde que en 1997 apareciera el primer Prius se han vendido ya 3,5 millones de unidades del híbrido más popular del mundo. Y la historia continúa con esta cuarta generación, más práctica y ecológica.

El Prius crece 60 milímetros de largo y 15 ancho, y aunque conserva la distancia entre ejes de 2,60 metros estrena la nueva plataforma TNGA que, según la marca, genera más placer de conducción por su 60 por ciento extra de rigidez y su centro de gravedad más bajo, que optimiza de paso el comportamiento con ayuda de la nueva suspensión trasera de doble triángulo. Mejora también la amplitud interior y la aerodinámica, aparecen modernos asistentes de seguridad como el control de crucero adaptativo o la función de detección de peatones, y la mecánica Full Hybrid reduce su peso y mejora el rendimiento de ambos motores –gasolina y eléctrico– para reducir gasto y emisiones.



Renault Talisman

BERLINA Y FAMILIAR » **Las dos carrocerías miden 4,86 metros**
 MOTORES » **En gasolina, 150 y 200 CV, y en diésel, 110, 130 y 160**

Para sustituir al Laguna en Renault lanzan el Talisman, que por empaque, amplitud o refinamiento supone un gran avance. Y en tecnología, pues ofrece dirección 4Control o amortiguación pilotada.

Con el Talisman, a la venta desde principios de 2016, Renault abre otro capítulo en la historia de sus berlinas. Porque la ruptura es total, y a partir de la plataforma usada también en el nuevo Espace, crea un vehículo mucho más ambicioso que el Laguna, lo que se evidencia en cada apartado. Por ejemplo, es mucho más grande –4,86 metros de largo por 1,87 de ancho y 1,46 de alto–, ofrece una amplitud claramente superior y uno de los mejores espacios para equipaje de su clase, aumenta su refinamiento –sobre todo con el acabado Initiale Paris– y propone tecnologías de vanguardia, como el chasis 4Control con dirección a las cuatro ruedas, amortiguación pilotada, faros LED Pure Vision lo último en asistentes: control de crucero activo, frenada automática de emergencia... En la parte mecánica, la gama ofrecerá los motores de gasolina TCe de 150 y 200 CV –disponibles con caja EDC de 7 marchas– y los dCi de 110, 130 y 160 CV.

► Maletero de 608 litros en la berlina, que renuncia al portón grande, y de 572 –ampliable a 1.700 litros– en el familiar Sports Tourer.



Toyota Rav4 Hybrid

TRACCIÓN TOTAL » **El eje trasero equipa su propio motor eléctrico**
 SÓLO GASTA 4,9 L/100 KM » **Muy poco para una mecánica de 197 CV**

La marca japonesa presentaba en Fráncfort el Rav4 Hybrid con especificaciones europeas, un SUV con tracción total, motor de gasolina y dos propulsores eléctricos que emite sólo 115 g/km de CO₂.

Coincidiendo con la renovación del Rav4, disponible también en versiones de mecánica convencional –2.0 Valvematic de 151 CV y diésel 2.0 D-4D de 143 CV–, Toyota lanzará a comienzos de 2016 la variante Hybrid, que como gran novedad complementa la mecánica delantera –formada por un motor de gasolina 2.5 y uno eléctrico– con un propulsor eléctrico trasero de 50 kW que envía par a ese eje para garantizar la tracción total. Se trata del sistema E-Four, y entre sus ventajas está la de aumentar la capacidad de remolque hasta 1.650 kilos. La potencia total del Rav4 Hybrid es de 197 CV, que combinados con la transmisión eléctrica continua variable E-CVT logran altas prestaciones, como aceleración de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos. Y el gasto medio es de sólo 4,9 l/100 km.



► Todos los Rav4 se benefician de cambios, pero el Hybrid tiene una imagen personalizada.

◄ El Rav4 Hybrid incluye la caja secuencial Shiftmatic –potencia la acción del freno motor– y recibe distintos refuerzos.



Suzuki Baleno

PARA PRIMAVERA » Ofrecerá motores de gasolina de 90 y 112 CV

RIVAL DEL IBIZA » Cuatro metros de largo y maletero de 355 litros

El 'concept' iK-2 se ha convertido en un coche de serie, y Suzuki recupera para él la denominación Baleno. Es un amplio utilitario de cinco puertas e inicialmente ofrecerá dos motores de gasolina.

La marca japonesa recupera el nombre Baleno para bautizar a su utilitario, rival de Renault Clio o Seat Ibiza y disponible sólo con carrocería de cinco puertas y cinco plazas. Destaca por su excelente maletero, con 355 litros, y por un equipo de seguridad avanzado que incluye control de crucero activo con función de frenado automático y cámara de marcha atrás. El interior está presidido por una pantalla de 7 pulgadas y la gama de motores ofrecerá dos alternativas: un 1.2 de 90 CV y un 1.0 Turbo –trícilíndrico y con inyección directa– de 112 CV.

► El Baleno mide 400 centímetros de largo por 175 de ancho y 147 de alto, y tiene una batalla de 252 centímetros. Más tarde llegará una versión híbrida con emisiones de 93 g/km.



Volkswagen Tiguan

MÁS GRANDE » Crece 60 milímetros de largo y 30 de ancho

MOTORES » TSI de 125, 150 y 180 CV, y TDI de 115, 150, 190 y 240

A mediados de 2016 llega el nuevo Tiguan, un SUV más ligero, grande y amplio que el actual –el maletero crece 145 litros–, y que permitirá elegir entre el acabado Off-Road, de enfoque todoterreno, y el R-Line.

Estamos ante un Tiguan completamente diferente, porque hasta la plataforma es nueva. Es más largo –mide 4,49 metros– y ancho, y tiene una batalla 77 milímetros mayor, aunque la altura se reduce para favorecer la aerodinámica y el comportamiento. Dentro mejora la amplitud, pues el maletero, con la segunda fila en posición avanzada, alcanza los 615 litros. En la parte mecánica hay muchas novedades, pues la gama se corona con el 2.0 TDI Biturbo de 240 CV, combinado con el cambio DSG de 7 marchas y que anuncia un gasto de 5,7 l/100 km. Por abajo encontramos tres diésel más, con 115, 150 y 190 CV, así como tres propulsores de gasolina, de entre 125 y 180 CV. En cuanto a la transmisión, podrá elegirse entre versiones de tracción delantera –18 centímetros de altura libre– y 4Motion, que equipa la quinta generación del embrague Haldex y estrena el mando 4Motion Active Control para elegir el programa de conducción más idóneo.

► El Tiguan equipa la plataforma MQB –usada en Golf y Passat–, que ayuda a bajar el peso 58 kilos. La altura libre al suelo aumenta a 20 centímetros en los 4Motion, y dentro se conserva la práctica segunda fila corredera.



NUEVO 500 EL ICONO SE RENUEVA SU PRECIO NO



NUEVO FIAT 500.

El Nuevo 500 no está hecho para pasar desapercibido. Sus nuevos colores Rojo Corallo y Burdeos Opera y sus 6 segundas pieles disponibles hacen imposible no fijarse en él. Sus luces LED diurnas y sus faros traseros son capaces de seducir a cualquiera; y su sistema Radio Uconnect™ 5" Live Touchscreen está listo para entretenerlo en todo momento. El Nuevo 500 apunta a tu corazón. VEN A DESCUBRIRLO A TU CONCESIONARIO.

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500 de 99 a 117 g/km. Consumo mixto: de 4,2 a 6,5 l/100km.



fiat.es



DISEÑO COUPÉ A PESAR DE CONTAR CON UN DISEÑO MUY ESTILIZADO Y SER MÁS BAJO, EL NUEVO ASTRA OFRECE MÁS ESPACIO INTERIOR

Opel ha recogido ya 2.300 pedidos de una nueva generación del Astra que llega a los concesionarios españoles a mediados de octubre. El compacto alemán se renueva por completo ya que estrena chasis, motores, conectividad y diseño. Estará disponible en su versión de gasolina más sencilla a partir de 18.800 euros.



◀ El eje trasero con timonería de Watt sólo estará disponible en los Astra más potentes. Los asientos pueden ser ventilados y con masaje. Del cuadro han desaparecido muchos interruptores.



Más atlético

Andrés Mas|| amas@motor16.com

Transformación profunda la del nuevo Astra que estrena diseño, plataforma, motores, conectividad... y también una exhaustiva dieta que le ha quitado 'michelines' por valor de hasta 200 kilos. Lo que no se esperaba era que el compacto alemán en vez de crecer, empequeñeciera. Y gracias al

milagro de la ingeniería, o a unos asientos cuyo desarrollo ha durado nada menos que cinco años, los casi 50 mm menos de longitud y 25 mm menos de altura- el coche mide ahora 4,37 metros- se han convertido en 35 mm más de espacio para las piernas y 22 mm más de altura atrás. Este último dato se agradece porque la banqueta trasera, deba-

jo de la cual se ha instalado la batería, está ahora notablemente más alta que los asientos delanteros, al estilo cine.

El nuevo Astra ha adelgazado y es más atlético, pero también es mucho más ambicioso en presentación o equipamiento. Dotarlo como pocos en su segmento cuesta un dinero extra, pero el nuevo Astra puede

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TURBO	1.4 TURBO	1.4 TURBO	1.6 CDTI	1.6 CDTI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.399	1.399	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	105/5.500	125/5.600	150/5.600	110/3.500	136/3.500-4.000
Par máximo/rpm	17,3/1.800-4.250	23,5/2.000-4.000	25,0/2.000-4.500	30,6/1.750-2.000	32,6/2.000-2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. de 5 o MTA	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Man. de 6 o auto.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R15	205/55 R16	225/45 R17	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.263	1.278	1.278	1.350	1.350/1.364
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.370/1.814/1.485	4.370/1.814/1.485	4.370/1.814/1.485	4.370/1.814/1.485	4.370/1.814/1.485
Capacidad del depósito (l)	48	48	48	48	48
Volumen del maletero (l)	370 sin rueda	370 sin rueda	370 sin rueda	370 sin rueda	370 sin rueda
De 0 a 100 km/h (s)	11,2/12,7	9,5	8,5	11,0	9,6/9,7
Velocidad máxima km/h	200	205	215	195	205
Consumo mixto (l/100 km)	4,3/4,2	4,9	4,9	3,6	3,7/4,5

PRECIO DESDE **18.800 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: **97 A 119 G/KM**
IMPUESTO MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Conectividad. Equipamiento de serie u opcional de segmentos superiores. Eficiencia motores gasolina. Calidad.

DEBE MEJORAR

Rueda repuesto opcional. Capacidad maletero con rueda de repuesto. Suspensión seca en asfalto bacheado.



◀ El nuevo Astra cuenta con todos los sistemas de conectividad y seguridad disponibles. Y la iluminación Matrix LED es todo un lujo en el segmento.

rivalizar en equipamiento con las mejores berlinas de la 'raza premium'. Así sin meternos mucho en harina podemos decir que el compacto alemán puede llevar asientos eléctricos de cuero con masaje, ventilación o calefacción; también faros LED matriciales con control dinámico de la iluminación -con un funcionamiento casi de ciencia ficción-, sistema de navegación y conectividad con pantalla táctil capacitiva de 8 pulgadas o sistema OnStar de asistencia personal en línea en español y en cualquier parte de Europa.

La gama mecánica se ha olvidado ya de la vieja hornada de propulsores que habrían lastrado al nuevo modelo y ahora comprende tres de gasolina y dos diésel de lo mejorcito del mercado. Sorprendente por ejemplo el 3 cilindros turbo de gasolina y 105 caballos cuya 3ª marcha estira por encima de los 150 km/h y cuyo consumo medio homologado se conforma con 4,3 l/100 km. Aunque a

decir verdad, por 500 euros más hay un 1.4 Turbo de 4 cilindros y 125 caballos que solo consume 6 décimas más y ofrece unas prestaciones más solventes. Este último tiene una variante con 150 caballos que será el tope en gasolina hasta la llegada del 1.6 Ecotec de 200 caballos la próxima primavera. En diésel, se desestima en España la versión de 95 caballos y las ventas se centrarán en los 1.6 CDTI de 110 y 136 con una diferencia de precio entre ambos de 600 euros. También en primavera llegará otro diésel ya con 160 caballos y prestaciones de GTI. En general la percepción es de que todas las mecánicas son suaves y silenciosas además de ofrecer una elasticidad destacable y consumos sorprendentes. Es el caso del CDTI de 136 caballos, que admite circular y recuperar desde 40 km/h en cuarta a tan sólo 1.000 rpm sin ningún problema y únicamente gasta 3,7 l/100 km.

El nuevo chasis del Astra es más ligero

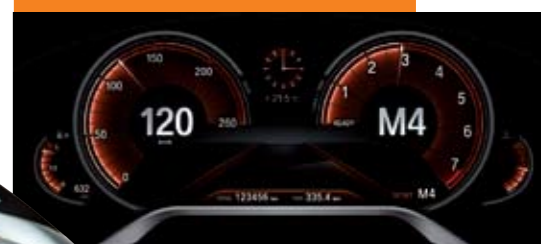
pero recurre al mismo esquema de suspensiones que el anterior. Bueno, en realidad no se monta en todos ya que sólo las versiones más potentes (136 y 150 caballos) irán dotadas de la suspensión trasera Watt-Link, esa solución de Opel que busca la eficacia de un multibrazo con menos peso, costes y espacio. El resto disfrutará de un sencillo eje de torsión cuyo resultado, sobre todo en pisos irregulares, no nos termina de convencer por su sequedad. Y desaparece la suspensión regulable FlexRide que tanto nos gustaba, según Opel por falta de demanda. No obstante, en las versiones probadas con timonería de Watt el coche ofrece una trazada limpia, transmite confianza y el eje trasero no se desvía ni un milímetro de la trazada propuesta.

El nuevo Astra está disponible desde los 18.800 euros, aunque las versiones de equipamiento más acorde con la clase del nuevo modelo -acabado Dynamic- comenzarán en los 21.900 euros.



COMO EN CASA EL INTERIOR ES NUEVO Y PRESUME DE UNA CALIDAD SOBERBIA. EL GRADO DE PERSONALIZACIÓN ES CASI INFINITO

◀ El control por gestos es una de las novedades que presenta y forma parte de la dotación de serie.



Carrusel tecnológico

La Serie 7 siempre ha sido una especie de escaparate tecnológico para BMW donde demostrar lo que es capaz de hacer. Esta máxima se mantiene en la sexta generación de esta berlina, la más avanzada del momento y, a la vez, haciendo gala de una agilidad impropia para su tamaño.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Si lo que quería BMW era sorprender al 'personal', lo ha conseguido. El modelo más lujoso de la marca es ahora también el más avanzado gracias a una carga tec-

nológica casi de ciencia ficción, pero también bate récords en eficiencia, con una versión diésel que baja de los 120 g/km de CO₂, y sin descuidar una dinámica que siempre ha sido una referencia, pese a su tamaño.

De entrada parece más pequeño que antes, pero no lo es. Los 5,10 metros de longitud (5,24 con la carrocería larga) se 'diluyen' gracias a un diseño más deportivo y estilizado en el que destacan los enormes 'riñones' del frontal, los más grandes de la historia de la marca. También se ha cuidado la 'dieta', gracias al empleo sin complejos de la fibra de carbono y el aluminio en su construcción. El resultado: 130 kilos menos en la báscula.

Por su parte, el interior se ha renovado totalmente. El lujo y el confort abruma, casi tanto como la tecnología que estrena. De entrada la llave se convierte en un mando con pantalla táctil desde el que podemos conocer y programar varias funciones del vehículo, entre ellas el aparcamiento autónomo. Estreno mundial en un vehículo de serie, este sistema permite aparcar en sitios reducidos (en los que apenas podemos abrir las puertas) sin que el conductor esté dentro del coche. No lo pudimos probar porque todavía está pendiente de permisos legales (de momento



◀▶ Detrás no falta detalle. La llave presenta una pantalla táctil que nos informa del estado del vehículo.



meses, incluso con una variante híbrida enchufable 740e con 326 CV y un consumo de 2,1 litros. De momento nos 'conformamos' con la versión 730d, un diésel de 265 CV que ofrece un rendimiento soberbio y un consumo casi de risa (4,5 litros).

También nos pusimos al volante del 750i xDrive en su versión larga, una nave espacial con 450 CV que manan ordenadamente desde su V8. La tracción total y el sistema de dirección activa en las cuatro ruedas ya son compatibles. En ambas versiones la suspensión neumática y la caja Steptronic de ocho relaciones son de serie, mientras que el sistema Driving Experience Control añade, a los modos 'ECO PRO', 'Comfort' y 'Sport', el 'Adaptive' que se adapta, mediante cámaras, sensores y la navegación, a nuestro estilo de conducción.

un vehículo no puede moverse solo, sin conductor dentro).

BMW también estrena un control mediante gestos que nos permite gestionar parte de la información de la pantalla táctil del salpicadero (volumen, aceptar o rechazar una llamada, cambiar de emi-

sora...). Un sensor situado en el techo es el encargado de analizar los movimientos de la mano (de momento capta seis). Este sistema y la llave forman parte del equipamiento de serie.

Pasamos a la acción. La gama de motores se irá ampliando en los próximos



▲ Dinámicamente la Serie 7 es una de las referencias. Ahora la tracción total y la dirección en las cuatro ruedas son compatibles. No da la sensación de conducir un vehículo de este tamaño.

PRECIO DESDE	94.650 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DESDE 119 HASTA 197 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% HASTA 9,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Dinámica y confort de marcha. Tecnología avanzada. Motores. Calidad.	<p>-</p> Gama de motores inicial corta. Precio elevado. Tamaño exterior de la versión larga en ciudad.

FICHA TÉCNICA		
MOTOR	750i xDrive	730d
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8, en V	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	4.395	2.993
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	450 CV/5.500-6.000	265 CV/4.000
Par máximo/rpm	66,3 mkg/1.800-4.500	63,3 mkg/2.000-2.500
Tracción	Total	Trasera
Caja de cambios	Automática 8 velocidades	Automática 8 velocidades
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/50 R18	225/60 R17
Peso (kg)	1.945	1.830
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.098/1.902/1.478	5.098/1.902/1.478
Capacidad del depósito (l)	78	78
Volumen del maletero (l)	515	515
De 0 a 100 km/h (s)	4,4	6,1
Velocidad máxima km/h	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,1	4,5



FUTURO Q6 EL e-TRON CONCEPT SE CONVERTIRÁ EN DOS AÑO EN UN TODOCAMINO QUE CUBRIRÁ EL HUECO EXISTENTE ENTRE EL Q5 Y EL Q7



◀◀ **AUDI E-TRON CONCEPT.-** Audi busca el más mínimo resquicio para seguir abrumando con su gama de todocaminos. Por eso, el hueco que quedaba entre el Q5 y el Q7 será ocupado por este concept cuando se convierta en modelo de calle seguramente denominado Q6. De momento sabemos que habrá una versión eléctrica con 500 kilómetros de autonomía.



co y se convierte en el primer vehículo que anuncia una autonomía de más de 500 kilómetros sin emitir ni un solo gas contaminante. Esta versión eléctrica, que llegaría dos años después del lanzamiento del Q6 con motores tradicionales, cuenta con tres propulsores eléctricos y por supuesto, con tracción total quattro.

Pero no es el único modelo «verde» del Grupo Volkswagen que se prepara para su lanzamiento inminente, ya que también se acaba de presentar el nuevo VW Tiguan en versión híbrida enchufable GTE. El prototipo GTE rinde 218 caballos, ya se basa en la plataforma MQB mucho más ligera y su consumo medio anunciado es de 1,9 l/100 km. Porque el Tiguan GTE puede recorrer hasta 50



▶ **HYUNDAI N 2025 VISION GT.-** Con 870 caballos a partir de hidrógeno, Hyundai ha diseñado este supercoche de competición para el juego de la PlayStation.

kilómetros con una sola carga de su batería. Pero a la hora de acelerar el todocamino GTE cubre el 0 a 100 km/h en 8,1 segundos y alcanza una velocidad máxima de 200 km/h.

Otra marca del grupo Volkswagen que presentaba en Frankfurt un modelo eléctrico era Porsche, con el espectacular Mision E. Se trata de un superdeportivo que con

◀ **BUGATTI VISION GRAN TURISMO.-** Aunque de momento no deja de ser un modelo diseñado para el juego de la PlayStation, podría llevar genes de diseño para el futuro Bugatti.



dos motores eléctricos con el equivalente a más de 600 caballos podría acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos. Otra de las caracte-

Vemos el futuro

Andrés Mas | amas@motor16.com

A nivel automovilístico el futuro tiene muchas formas, muchos colores y, desde luego, mucha tecnología. Está claro que tras los últimos acontecimientos acaecidos en la firma Volkswagen el futuro se va a caracterizar por un control más exhaustivo de las emisiones y por una inevitable reducción de éstas a las marcas que andaban más rezagadas. Porque de lo que no hay duda es que Volkswagen, aunque la haya pifiado en una trampa de taller barato, es una de las marcas que más dinero invierte en I+D—hablamos de 33.000 millones de euros invertidos en los cinco últimos años en el desarrollo de tecnologías y vehículos cada vez más eficientes— y la que mejor preparada está, aunque suene a broma, para afrontar un futuro espe-

El futuro nos depara interesantísimas tecnologías y vehículos casi de ciencia ficción. Desde autonomías superiores a los 500 kilómetros para un modelo eléctrico a coches que se conducirán solos, pasando por sistemas de sonido integrados en los asientos, o deportivos que crecen con la velocidad. Estos son los recién llegados desde el futuro.

cialmente duro en cuanto a exigencias de las administraciones. Y podemos mostrar varios ejemplos en forma de concepts presentados en el última Salón de Fráncfort.

Y es que el Grupo Volkswagen, con Audi a la cabeza,

◀◀ **BORGWARD BX7.-**

Aunque presentado como concept en Fráncfort, el todocamino de la nueva marca Borgward, el BX7, pronto rodará por las calles de China.

desarrolla cuando no comercializa ya, una larga lista de modelos eléctricos, de gas o híbridos enchufables que sitúan

al grupo alemán a la cabeza de la industria automovilística en la lucha contra las emisiones. Y para muestra un botón, con el concept que ilustra estas páginas por encima del titular. Se trata del Audi quattro e-Tron Concept, un todocamino que llegará en dos años para ocupar el puesto vacante entre el Q5 y el Q7. Y la versión presentada recurre a un motor eléctri-



◀◀ **PEUGEOT FRACTAL.-** Nuestro editor Ángel Carchenilla, pudo descubrir la última criatura de Peugeot de mano de sus diseñadores. El concept adelanta un buen puñado de tecnología de sonido pero también de propulsión eléctrica. El Fractal es un eléctrico de tracción total con 204 caballos y 450 kilómetros de autonomía.



LOS TODOCAMINOS ARRASAN SON MAYORÍA Y NO ES DE EXTRAÑAR YA



QUE SUS VENTAS CONTINÚAN SUBIENDO COMO LA ESPUMA



◀◀ **CITROËN C4 CACTUS M.**- Muchos usuarios, sobre todo amantes de la marca Citroën, llevan años esperando la llegada de un Mehari de nuestro tiempo. Y parece que está de camino. Si nos atenemos al concept presentado, ahora se llamará Cactus M y no será otro que un C4 Cactus descapotable. Tiene muy buena pinta.



rísticas llamativas del Misión E es que su batería de iones de litio de última generación le permite recorrer más de 500 kilómetros con una sola carga. Una carga que estaría lista al 80 por ciento de su capacidad en tan sólo 15 minutos. El Misión E tiene tracción total permanente y su carrocería está realizada con una mezcla de aluminio y fibra de carbono.

Los que tampoco gastan nada porque en realidad solo existen en la ficción de los juegos de realidad virtual, son el Bugatti Vision Gran Turismo y el Hyundai N 2025 Vision Gran Turismo, ambos diseñados a escala real para mostrar en el salón. La razón es muy sencilla ya que en el caso del Bugatti, su diseño tendría mucho que ver con un futuro Bugatti de calle producido en serie. Y en el de Hyundai, un GT de carreras. Mucho más pequeño pero casi tan espectacular y llamativo como estas



▲ **HONDA PROJECT 2&4.**- La fusión entre una moto y un coche ha dado lugar a este 'aparato' con asiento flotante y motor de 213 caballos.

dos 'bestias' de la Play Station es el Honda Project 2&4, una fusión entre una moto y un coche que promete emoción y adrenalina. Este 'engendro' de tan solo 400 kilos se mueve gracias al motor de la Honda RC213V de MotoGP con una potencia de 215 caballos.

Ya con los pies más en la tierra, Citroën tiene ya casi ultimado su Mehari del siglo XXI. Lo ha presentado en



▲ **MAZDA KOERU CONCEPT.**- Realizado a partir del Mazda6, el Koeru Concept deja entrever una berlina todocamino que podría llegar.



▲ **MERCEDES IAA CONCEPT.**- No hay un coche más futurista que este cuya carrocería crece nada menos que 390 mm tras apretar un botón.



▲ **NISSAN GRIPZ.**- Este todocamino de diseño deportivo tiene todas las papeletas para convertirse a corto plazo en el futuro Juke.



▲ **PORSCHE MISIÓN E.**- Un Porsche eléctrico que dará mucho que hablar.

▶ **TOYOTA C-HR CONCEPT.**- Toyota prepara un todocamino por debajo del RAV4 y se basará en este concept.



▼ **VW TIGUAN GTE CONCEPT.**- Un Tiguan híbrido enchufable con 218 caballos de potencia.



◀ **SSANYONG SAV ADVENTURE CONCEPT.**- En muy poco tiempo este concept se hará realidad. Y conservará gran parte del diseño.



forma de concept, está basado en el C4 Cactus y tiene una pinta estupenda. Como la que tiene también el Seat León Cross Sport Concept un León Cupra de 3 puertas con

estética todocamino y potencia para dar y tomar. Y es que la potencia se ha aumentado hasta los 300 caballos y la tracción se ha ampliado a las cuatro ruedas. En un año

casi seguro que lo veremos por la calle. Algo más tardaremos en ver las versiones de calle de concepts como el Mercedes IAA, cuya longitud crece con la velocidad, del

Peugeot Fractal, convertido en la mejor sala de audición, del Nissan Gripz, que adelanta las formas del futuro Juke, del Toyota C-HR Concept, que anticipa las formas de un todocamino por debajo del RAV4, del Mazda Koeru o del Ssanyong SAV Adventure Concept. Pero todos ellos tienen mucho que ver con lo que nos espera. Un futuro a todas luces espectacular.



◀◀ **SEAT LEÓN CROSS SPORT CONCEPT.**- Seat ha utilizado el Salón de Francfort para sondear la opinión de periodistas y compradores sobre este concept que podría llevar a la serie en un tiempo récord de un año.



Practicidad y agilidad en familia

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Con mayor o menor éxito, son muchas las marcas que han intentado fusionar el segmento monovolumen con el de las berlinas familiares. Es decir, ofrecer los seis o siete asientos de un MPV en un habitáculo configurable y práctico pero con una altura exterior menor que la de un monovolumen al uso. Lo cierto es que se perdía parte de la sensación de espacio que otorga una mayor altu-

Fabricado en Almussafes para casi todo el mundo, el nuevo S-Max está diseñado para las familias más dinámicas. Porque es de los pocos que combina un interior práctico y versátil con una estabilidad de turismo... deportivo. Lástima que la respuesta mecánica no se corresponda con la cifra de potencia.

ra interior, pero gracias entre otras cosas a un centro de gravedad más bajo se compensaba con más aplomo y una dinámica especialmente

ágil, inconcebible en los inicios de este planteamiento en un modelo de este segmento. La lista de experimentos es curiosa y tiene representan-

tes que, cada uno a su manera, dejaron huella a su paso por el mercado. El Mitsubishi Grandis por ejemplo, medía 1,65 metros de altura y ofrecía 7 plazas. El Honda FR-V, era mucho más corto pero llegaba a las 6 plazas en dos filas y su altura superaba por poco los 1,60 metros. En el segmento 'premium' también Mercedes tuvo su momento de gloria con el R, un monovolumen muy grande pero con la altura de nuestro protagonista, 1,66 metros. Todo



ello cuando la altura media de un monovolumen tradicional era de 1,75 metros.

En 2006, un año después del lanzamiento del modelo de la estrella con un éxito indiscutible en los EE.UU., Ford presentaba su S-Max en Europa con unas características que muy pronto le convertirían en uno de los MPV más deseados. Porque el S-Max era, y lo es ahora aún más, sinónimo de conducción alegre y dinámica en familia, sobre todo gracias a su

mínimo balanceo, sus menores inercias, su agilidad y sus acertadísimos reglajes de suspensión. Y eso que el peso ha ido aumentando con el paso de los años. Y de los poco más de 1.600 kilos que pesaban los primeros S-Max se ha llegado a los 1.726 kilos de esta nueva generación que no obstante y en su descargo, añade nuevos equipamientos, ayudas a la conducción, asientos rediseñados y nuevos sistemas de seguridad entre otros.

▲ Los cambios de diseño que adopta la segunda generación del S-Max le otorgan una estética más elegante pero a su vez agresiva. Los faros de LED dinámicos son opcionales.

PRECIO **33.800 €**

EMISIONES DE CO₂

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

Comportamiento espectacular. Precio competitivo. Calidad de acabado. Sistemas de seguridad. Acceso muy bueno a la tercera fila.

EN CONTRA

Motor poco contundente. Espacio para las piernas en tercera fila. Kit de reparación. Huecos portaobjetos demasiado profundos.

NUESTRAS ESTRELLAS

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





▲▼ De serie el S-Max lleva 7 plazas aunque si se quieren 5 se restan 750 euros. Con los 7 ocupados el maletero que queda cubica 285 litros. La rueda de repuesto es opcional.



▲▲ El acceso a las plazas de la 3ª fila es razonablemente cómodo, sin embargo son asientos para chavales de no mucho más de 1,35 metros. Los de la fila central se desplazan y reclinan.



Nuestro S-Max dotado del motor TDCi de 180 caballos pesa 142 kilos más que un Mondeo equivalente con el que comparte nueva plataforma, y aunque hay que decir que no tiene mucho que envidiarle en comportamiento, lo que ya supone un verdadero halago, la verdad es que si en algo se nota ese peso es en las prestaciones. Ocurre lo que nos pasó en la prueba del Mondeo, que el motor 2.0 TDCi empuja y los datos conseguidos son correctos porque el motor tiene más de 40 mkg de par máximo y se encuentra buena respuesta en un amplio régimen de entre 1.900 y 4.800 rpm. Sin embargo el peso, esta vez sí, y unos desarrollos de las marchas tirando a largos para reducir consumos, se alían

para no dejar que el S-Max se mueva con brillantez de un motor tan potente. Y los 10,4 segundos que tarda en acelerar de 0 a 100 km/h o los 9,9 segundos que emplea en pasar de 80 a 120 km/h en 4ª son más propios de un monovolumen con 20 caballos menos. Si se busca circular ligero o si se viaja realmente cargado y se les quiere ver la cara a los 180 caballos, lo mejor es llevar el motor alto de vueltas y jugar convenientemente con el cambio para no dejar caer demasiado la aguja del cuentavuelta.

Lo bueno es que el consumo se mantiene a raya aunque decidamos apurar y disfrutar al máximo de la estabilidad y agarre que nos brinda el monovolumen más divertido del segmento. Con

dos personas y su equipaje la media de consumo no debería pasar de los 7,5 l/100 km reales respetando los límites de una autopista. Y si se pone el cartel de aforo completo en asientos y maletero, será raro llegar a los 9 l/100 km en esas condiciones, consumos muy razonables en un vehículo de sus características.

Nuestra unidad de pruebas cuenta con un pack que por 1.000 euros incluye un sistema de sonido 'premium', un sistema de aparcamiento asistido y la suspensión adaptativa. Esta última ofrece tres modos de conducción: Deportivo, Normal y Confort. Sin embargo apenas hemos apreciado diferencias entre el modo que busca la máxima comodidad y el que busca la máxima estabilidad. El S-

Max va de cine en cualquier posición. Y de cine significa que ninguna berlina de similar potencia y tamaño nos dejaría atrás en una carretera de montaña plagada de curvas, y menos en una autovía de las del norte, con más curvas que rectas.

La configuración inicial del S-Max es de un habitáculo cuidado y rematado con esmero y capacidad para siete ocupantes, aunque si sólo se necesitan cinco asientos la marca devuelve 750 euros. Contrariamente a lo habitual, el acceso a la tercera fila es muy bueno aunque una vez allí no ocurren milagros y el espacio queda reservado para dos chavales de no mucho más de 1,3 metros de altura.

Afortunadamente los tres



◀ FUNCIONALIDAD DE SERIE O DE FORMA OPCIONAL, EL S-MAX PUEDE IR EQUIPADO CON ASIENTOS PLEGABLES DE FORMA AUTOMÁTICA, CLIMA TRIZONA O CON VARIAS TOMAS DE CORRIENTE



▲▲ La suspensión adaptativa CCD es opcional con tres niveles de dureza: Deportivo, Normal y Confort. Pero falta un interruptor más accesible.



▲▲ Como ya es habitual en muchos modelos, el color de la iluminación ambiente se puede elegir entre varios tonos. El aparcamiento asistido es opcional



▲ El cambio es preciso y rápido, y la palanca de cambios está bien situada.



◀ El comportamiento del S-Max con suspensión regulable o sin ella es espectacular. El ritmo que se puede mantener con este monovolumen es casi el de un deportivo.

asientos de la tercera fila se pueden desplazar 200 mm y liberar espacio. Pero mientras en la segunda fila la altura del asiento al piso es de casi 400 mm, en la tercera esta se reduce hasta los 260 mm y, en caso de ser ocupado por un adulto, obliga a ir

con las piernas bastante dobladas. Con el coche ocupado al completo, el maletero que queda –con 285 litros– no llega al que ofrecen los monovolumenes más grandes y cuadradotes pero se mantiene cerca y supera al de rivales de su estilo. En concreto que-

da un hueco de 1.150 mm de ancho por 300 de profundidad y 450 de altura.

La ausencia de túnel central –de altura mínima– procura una gran comodidad a la hora de moverse en el interior. Y los asientos de la segunda fila, aunque algo du-

ros, tienen un buen tamaño, los tren son de la misma medida y se sitúan a 740 mm del asfalto, lo que permite un acceso especialmente cómodo al interior. Y además se desplazan de forma longitudinal, se pueden reclinar hasta en 12 posiciones. Los huecos portaobjetos son numerosos e incluso a veces demasiado profundos, como el que se sitúa bajo el equipo de sonido o debajo del apoyabrazos. Pero si somos capaces de encontrar todo lo que allí guardemos, bienvenidos sean.

El S-Max es, por su relación precio-calidad, una de las opciones más interesantes del mercado. No es el más amplio ni el más rápido, pero sí el más divertido y agradable de conducir a un precio muy competitivo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDCI 180
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera	85,0 x 88,0
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo geometría variable e interc.
Compresión	16,7 a 1
Potencia máxima/rpm	180/3.500
Par máximo/rpm	40,8/2.000/2.500

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

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	26,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	38,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	48,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	58,0
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

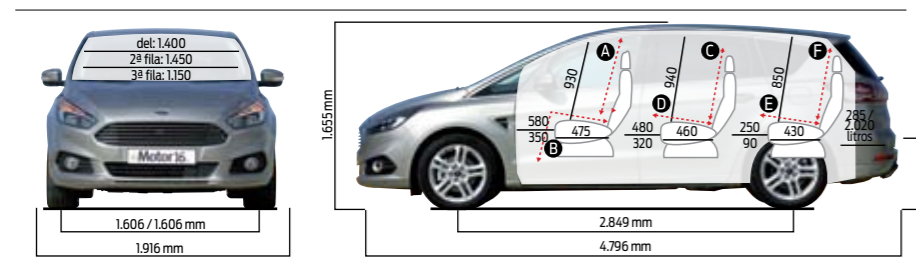
DIRECCIÓN Y FRENOS	De cremallera eléctrica
Sistema	De cremallera eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Discos

SUSPENSIÓN
 Delantera Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
 Trasera De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	235/55 R17
Neumáticos	235/55 R17
Llantas, aleación	7,5 x 17

PESOS Y CAPACIDADES	1.726
En orden de marcha (kg)	1.726
Capacidad del depósito (l)	70
Coefficiente aerodinámico	-
Mantenimiento (km)	Según utilización

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante (B) Espacio piernas del. (C) Altura al techo detrás (D) Espacio piernas tras. (E) Altura al techo 3ª fila: 850 mm (F) Espacio piernas 3ª fila (máx-min): 1.055/825 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Pantalla táctil 8 pulgadas Sync2	×		
Manómetro de aceite	×		
Termómetro de agua	×		
Ordenador de viaje	×		
Regulador velocidad	×		
Navegador con pantalla táctil	×		
Panel digital 10 pulgadas	×		
Repostaje sin tapón «easy fuel»	×		
Volante regulable altura/profund.	×		
Asiento regulable en altura eléctrico	×		
Suspensión adaptativa			×
Arranque sin llave			×
Freno de parking electrónico	×		
Climatizador dos zonas	×		
Techo solar			×
Sensores de aparcamiento	×		
Faros LED			×
Control de luces cortas y largas	×		
Sensores de lluvia y luces	×		

SEGURIDAD	SI	NO	OP.
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla	×		
Airbag laterales y cortina	×		
Reconocimiento de señales	×		
Control de estabilidad/tracción	×		
Rueda de repuesto			×
Alerta por cansancio	×		
Asistente mantenimiento carril	×		

PRINCIPALES OPCIONES
 Climatizador trizona: 350. Suspensión autonivelante: 450. Blis: 850. Faros LED, apertura sin llave y apertura del maletero con el pie: 1.500. Sin 3ª fila de asientos: -750. Paquete plegado fácil: 400. Techo panorámico: 950. Apertura sin llave: 350. Premium Sound System, aparcamiento asistido y suspensión adaptativa: 1.000. Rueda de repuesto de emergencia: 150.



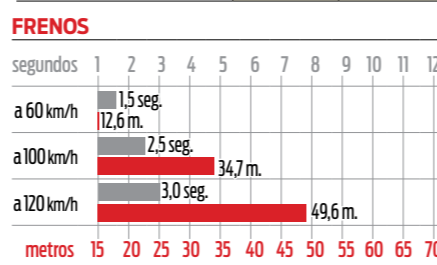
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	211 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
1.000 m salida parada	31,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (9,7)
Recorriendo (metros)	175
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,2
400 m desde 40 km/h en 6ª	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,6
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	42,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,3
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km	
	98
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv	
	9,6

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	8,2	12,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	5,3	18,9
En conducción rápida	10,1	9,9
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	7,5	13,3
A 140 km/h de cruce	8,1	12,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	7,2	13,9

AUTONOMÍA MEDIA	Kilómetros recorridos	925
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,6	17,8
Ciclo extraurbano	4,6	21,7
Ciclo mixto	5,0	20,0

FRENOS	segundos	metros
a 60 km/h	1,5 seg. 12,6 m.	
a 100 km/h	2,5 seg. 34,7 m.	
a 120 km/h	3,0 seg. 49,6 m.	



SONORIDAD	* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB
100 dB	
90 dB	
80 dB	
70 dB	
60 dB	
50 dB	
40 dB	
30 dB	
20 dB	
10 dB	
0 dB	

EN COMPARACIÓN CON...

	FORD S-MAX 2.0 TDCI 180 7P	RENAULT ESPACE ENERGY 160 EDC 7P	SEAT ALHAMBRA TDI 184 STYLE 7P	VW SHARAN 2.0 TDI 184 BMT 7P
PRECIO (en euros)	33.800	36.350	40.901	40.070
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	5,0	4,7	5,3	5,3
ACELERACIÓN (en metros)	9,7	9,9	8,9	8,9
MALETERO 7P (capacidad en litros)	285	240	300	300

NUESTRAS CONCLUSIONES

Si hasta ahora el S-Max se distinguía por ser el monovolumen grande más divertido y ágil de conducir, el recién llegado mantiene esa máxima con un compromiso increíble entre agarre, estabilidad y agrado. Con 7 plazas ocupadas libera un maletero muy correcto que se acerca al de los modelos del Grupo VW y en precio es imbatible con un equipamiento de serie muy interesante.

Rompe con todo y sigue de alguna forma la estrategia del S-Max sólo que ayudado por una estética que mezcla el mundo de los SUV con el de los MPV. El resultado es un vehículo diferente con tecnologías diferentes. Como la 4Control de dirección a las cuatro ruedas que le ayuda a trazar curvas y a maniobrar mucho mejor. Por contra, es el único que no ofrece tracción total.

El modelo español es el más caro del grupo, un precio justificado por un equipamiento mayor. Pero además, el Alhambra es el más amplio junto al Sharan y el que cuenta con más capacidad de maletero y espacio en general aunque gastan algo más. Los 184 caballos se muestran solventes para mover su sobrepeso. Excelente nivel de acabado y un equipamiento de alto nivel son características comunes.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
 Entrada mínima de 8.450 euros. 48 plazos de 703 euros. El precio final aplazado es de 42.187 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,69 euros/km. Coste por km total: 1,54 euros/km.

SEGURO
 Seguro a terceros: 328,68 euros/año. Seguro a todo riesgo: 535,94 euros/año con franquicia de 328,68 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
FORD
 Fabricante/ Importador: Ford Automóviles España, S.A. C/ Caléndula, 13. 28109 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 635 458

RED DE POSVENTA
 517 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 Tres años o 100.000 kilómetros
www.ford.es

PRECIO DE LA UNIDAD PRUBADA:
41.700 EUROS



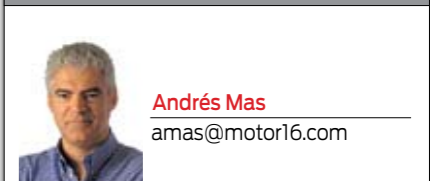
PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

4X4 Por 5.000 euros el cien por cien de la fuerza al eje trasero. Unido al cambio automático el sistema cuesta 5.000 euros.



Si quieres saber más sobre el Ford S-Max entra en www.m16.in/2200

EN DIRECTO



Desde hace años llevo recomendando el S-Max a todos los conocidos que me preguntan por un monovolumen de 5 ó 7 plazas que ofrezca una conducción lo más parecida a la de un turismo. Su reducida altura, su deportivo diseño y su extraordinario reglaje de suspensiones convierten al monovolumen de Ford en un modelo al que su condición de familiar no le impide un tipo de conducción decidida y divertida. Y manteniendo esa actitud, la nueva generación del S-Max ha mejorado en todo lo demás, proponiendo un vehículo que cumple su cometido con grandes dosis de seguridad, agrado, tecnología, conectividad y ayudas a la conducción. En cualquier caso yo invertiría 4.000 euros más y elegiría el diésel biturbo de 210 caballos con cambio automático.

El regreso del hijo pródigo

El Honda HR-V vio la luz... y desapareció. Quizás fuera un adelantado para su tiempo, justo cuando el siglo XXI daba sus primeros pasos, pero lo cierto es que a muchos nos dejó con la miel en los labios. Afortunadamente Honda ha retomado el proyecto, 'obligada' por el gran éxito a nivel de ventas que el segmento de los SUV compactos protagoniza actualmente.

Y lo hace con un vehículo que, sin renunciar a sus orígenes, como un diseño dinámico que coquetea sin complejos con el estilo

En 1999 Honda lanzó al mercado el HR-V, un original vehículo que estuvo en activo hasta el año 2006. Ahora, el fabricante japonés ha retomado la idea y regresa al segmento con este atractivo modelo de estilo coupé, que hace gala de una habitabilidad envidiable y se rodea de una tecnología muy avanzada.

coupé, sabe adaptarse a las necesidades que exige el conductor a día de hoy.

Su formato es compacto, con 4,29 metros de longitud, pero llama la atención por su dinámica silueta. Su carro-

cería siempre contempla las cinco puertas, pero en las traseras las manillas quedan perfectamente camufladas para acentuar su deportivo estilo coupé.

Nace en la planta que Hon-

da tiene en México y lo hace desde la nueva plataforma global que comparte con modelos como el Civic o el Jazz, aunque aumentando la distancia entre ejes para resultar más habitable.

El primer paso para conquistar al conductor europeo pasa por dotar al conjunto de unos tarados en los muelles y amortiguadores más firmes, pero sin restar puntos en cuanto a confort se refiere.



De hecho resulta complicado poner en apuros al equilibrado y eficaz chasis del HR-V, y eso que la gama sólo contempla versiones de tracción delantera.

La oferta del HR-V se compone de dos alternativas mecánicas, una de gasolina y otra de ciclo diésel. El primero responde a un bloque de cuatro cilindros atmosférico 1.5 i-VTEC de 130 caballos de potencia, que combina

un control electrónico variable de apertura y elevación de válvulas (VTEC) con un control de distribución variable (VTC). Este propulsor se asocia tanto a una caja manual de seis relaciones, como a una automática con variador continuo CVT.

Esta última tiene siete ve-

locidades establecidas en su mapa de actuación y su manejo resulta especialmente atractivo, sobre todo si se combina con las levas del volante. Además, cuenta con la nueva función 'Fast off', capaz de medir con qué rapidez se suelta el pedal del acelerador, y mantiene, si es preciso,



CONECTADO LA OFERTA MULTIMEDIA ES GENEROSA Y SOFISTICADA GRACIAS A LAS PRESTACIONES DEL SISTEMA HONDA CONNECT



ESPACIO INTERIOR Líder en su segmento

El Honda HR-V presume de un diseño muy dinámico y hasta coquetea con un diseño coupé que, no obstante, no debe llevar al engaño. Decimos esto porque el modelo japonés presume de una habitabilidad, de una modularidad y de una capacidad de maletero que

El HR-V no sólo es uno de los modelos más amplios de su segmento. También ofrece soluciones originales y prácticas, como los asientos Magic Seats, que permiten elevar la banqueta en posición vertical para introducir objetos largos con total comodidad.



se sitúan en lo más alto de su segmento.

Una de las claves para ganar espacio es la ubicación del depósito de combustible en posición central. Esto permite, entre otras cosas, incorporar soluciones como los asientos traseros Honda Magic Seats. Su principal virtud reside en que se puede elevar la ban-

queta por secciones (60/40) hasta situarla en posición vertical, como en los antiguos cines. De esta manera podemos introducir objetos de hasta 1,24 metros (como plantas, por ejemplo) con total comodidad.

Si finalmente utilizamos las cinco plazas, sus ocupantes gozarán de una amplitud digna de vehículos de una clase superior.

Al abrir el portón trasero descubrimos un compartimento de carga que también se encuentra en el grupo de cabeza por su capacidad. El maletero cubica 470 litros y se accede a él con facilidad gracias a su bajo umbral de carga.

Si necesitamos espacio extra, de una manera sencilla podemos abatir el respaldo trasero y, a la

vez, la banqueta desciende hacia el piso, resultando una superficie totalmente plana. En este caso el HR-V ofrece hasta 1.553 litros y se pueden introducir objetos de hasta 2,45 metros de longitud, como una tabla de surf o unos esquís.

Lo dicho, estamos ante un 'grande' de su segmento.

las revoluciones para proporcionar freno de motor. Es un gran aliado, por ejemplo, a la hora de realizar un adelantamiento cuando éste se ha frustrado en un primer momento.

Y por si fuera poco atractivo, el cambio CVT es capaz de reducir el consumo medio homologado en 0,4 litros cada 100 kilómetros con respecto a la caja manual.

Más tirón a nivel de ventas tendrá la variante diésel. En este caso se apuesta por el conocido y eficiente 1.6 i-DTEC de 120 caballos, un propulsor contundente que firma mejores prestaciones y un menor consumo que la variante de gasolina.

En este caso el cambio es manual de seis velocidades y, eso sí, habrá que echar núme-



ros porque esta variante incrementa el precio en 1.800 euros con respecto al gasolina a igualdad de acabados. Por lo tanto, los 4 litros de consumo medio serán un aliciente si se recorren más de 15.000 kilómetros al año.

Mención especial para la

generosa dotación de seguridad que contempla este modelo. De serie incorpora un freno activo en ciudad. Operativo hasta los 32 km/h, funciona gracias a un radar que detecta los vehículos que llevamos delante y, en caso de existir riesgo de colisión, rea-

liza un frenado autónomo completo para detener el vehículo.

No es el único guiño tecnológico en este sentido. Las versiones más equipadas también incorporan en su equipamiento una alerta de colisión frontal, que funciona a partir de los 15 km/h y que avisa al conductor por medio de señales visuales y acústicas si hay riesgo de colisión.

Utilizando una cámara frontal, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico nos informará en el acto de los límites de velocidad establecidos en la calzada y de la prohibición de adelantar.

Otra de las novedades más llamativas es el denominado limitador de velocidad inteligente. Este asistente combi-



La presentación del interior está muy cuidada a nivel de calidad y se mima hasta el mínimo detalle. La pantalla del salpicadero y la gestión de la climatización se realiza de manera táctil. El cambio automático CVT con variador continuo está disponible con la variante de gasolina. Presenta siete velocidades y consume aún menos que con la caja manual.



El HR-V presume de identidad propia y coquetea sin complejos con un atractivo estilo coupé en la zaga.

asistente de cambio automático de luces de carretera.

En un vehículo enfocado a un público joven y activo, la conectividad y oferta multimedia es de capital importancia. Por eso el HR-V no descuida este aspecto. El Honda Connect es un sistema de infoentretenimiento que se gestiona por medio de una pantalla táctil de siete pulgadas ubicada en el salpicadero.

Esta tecnología contempla el sistema operativo Android y permite acceder a navegación por internet, noticias, información del tráfico, redes sociales, partes meteorológicos... Desde el Honda App Centre se pueden descargar las últimas aplicaciones.

Además, permite sincronizar y duplicar nuestro smartphone en la pantalla del vehículo para disfrutar de sus funciones con total seguridad y comodidad.

Por último, señalar que el HR-V también dispone de una generosa oferta de personalización del vehículo para adaptarse a los gustos o necesidades de cada cliente.

En definitiva, un vehículo moderno, atractivo, amplio y eficiente que aterriza en el segmento de moda.

na el limitador de velocidad y la información que reconoce las señales de tráfico para evitar contratiempos en forma de multas. Si vamos a más velocidad de la permitida, el sistema desacelera el vehículo suavemente, y de forma automática, hasta adecuarse al límite establecido. Cuando en la calzada una nueva señal aumenta el límite, el conductor puede acelerar y el sistema se adecuará a la velocidad permitida.

La seguridad activa se completa con elementos como una alerta de cambio involuntario de carril y un

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 i-VTEC	1.5 i-VTEC CVT	1.6 i-DTEC
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.597
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	130 CV/6.600	130 CV/6.600	120 CV/4.000
Par máximo/rpm	15,8mkg /4.600	15,8 mkg/4.600	30,6 mkg /2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Automático CVT	Manual, de 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos (mínimo)	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg) (mínimo)	1.241	1.249	1.324
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
Volumen del maletero (l)	470 (Comfort 453)	470 (Comfort 453)	470 (Comfort 453)
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	11,2	10,0
Velocidad máxima (km/h)	192	187	192
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	5,2	4,0

El CR-V es uno de los SUV más populares y equilibrados que podemos encontrar en el mercado. La última generación hace gala de un refinamiento técnico y una calidad general que se complementan con una gama de motores eficiente y un equipamiento tecnológico que le sitúa entre los más avanzados de su segmento.



← CALIDAD EL INTERIOR DEL CR-V ESTÁ MUY BIEN REMATADO Y PRESUME DE MUY BUENA ERGONOMÍA. ADEMÁS, RESULTA AMPLIO Y CONFORTABLE EN LAS CINCO PLAZAS



◀ La pantalla táctil de 7 pulgadas ofrece de manera muy intuitiva la información multimedia del vehículo. El propulsor diésel de 1,6 litros es sumamente refinado y eficiente, y rinde 120 y 160 CV, respectivamente.



Japonés con genética europea

Este tipo de vehículos siempre ha tenido una buena acogida por parte del público. Su aspecto poderoso y robusto, su buena visibilidad al volante y su amplitud son atributos muy valorados. Si a eso unimos una gama de motores eficiente, un confort de marcha sobresaliente y una dotación tecnológica sumamente sofisticada, no hay duda de que estamos ante un segmento en el que el Honda CR-V se mueve como pez en el agua.

No en vano, el modelo japonés es uno de los SUV más populares del mundo y ha calado hondo en el mercado europeo. En su última 'entrega' mide 4,61 metros de longi-

tud y su aspecto es más dinámico. También el interior se ha modificado, rematándose con mayor calidad y funcio-

nalidad. El cuadro de mandos es amplio y de fácil lectura, y cuenta con una función ECO que, por medio de colores,

nos asesora fácilmente para que el consumo sea óptimo. Destaca, asimismo, la nueva pantalla táctil de siete pulga-

das que preside el salpicadero. Las plazas delanteras son amplias y presumen de buena ergonomía. Detrás resulta amplio y confortable gracias a la generosa apertura de las puertas y a un piso totalmente plano que facilita mucho las cosas al ocupante de la plaza central.

Detrás del amplio portón, que presume de apertura y

cierra eléctricos de serie con el acabado Executive Sensing, da paso a un maletero que cubica 589 litros. Si se necesita más, basta con accionar unos asideros y automáticamente los respaldos traseros se abaten, dando paso a un volumen que puede llegar hasta los 1.669 litros.

Bajo el capó, el CR-V apuesta por tres variantes, dos de

ciclo turbodiésel y una más de gasolina. Sumamente eficientes, las tres cumplen con la normativa Euro6 en materia de emisiones.

La opción más económica y ahorradora es la versión de acceso en diésel. Se trata del atractivo 1.6 i-DTEC de 120 caballos de potencia que se asocia exclusivamente a un cambio manual de seis relaciones y sólo contempla tracción delantera.

Si queremos mayor rendimiento desde ese mismo bloque se ofrece la posibilidad de disfrutar de 160 CV, con el atractivo extra de contar de serie con un sistema de tracción total. De esta manera se optimiza la dinámica y también nos permite afrontar alguna pequeña excursión 'off road'. Además, al cambio manual se añade la posibilidad de contar con una caja automática de nueve relaciones.

Por último, los que prefieran gasolina disponen de un 2.0 i-VTEC de 155 CV, también asociado a la tracción

total y con posibilidad de elegir entre un cambio manual y otro automático, en este caso de cinco relaciones.

El CR-V presume de un chasis muy equilibrado y de una notable insonorización, aunque hay un aspecto donde lo borda, como es el relacionado con la tecnología enfocada a la seguridad de los ocupantes.

Prueba de ello es el denominado Honda Sensing, sistema que combina tecnologías tanto de radar como de cámaras para poder disfrutar de un control de velocidad adaptativo y un asistente de prevención y mitigación de impactos.

Además, también contempla elementos como una alerta por cambio involuntario de carril, otra de tráfico cruzado en la zaga, un sistema de reconocimiento de señales de tráfico, luces de carretera inteligentes, una frenada de emergencia automática en ciudad... y lo último en materia de conectividad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 i-VTEC	1.6 i-DTEC 120	1.6 i-DTEC 160
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.597	1.597
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	155 CV/6.500	120 CV/4.000	160 CV/4.000
Par máximo/rpm	19,6 mkg/4.300	30,6 mkg/2.000	35,7 mkg/2.000
Tracción	Total	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual 6 o aut. 5	Manual, 6 vel.	Manual 6 o aut. 9
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos (mínimo)	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg) (mínimo)	1.521	1.545	1.630
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685
Capacidad del depósito (l)	58	58	58
Volumen del maletero (l)	589	589	589
De 0 a 100 km/h (s)	10,2 (Aut. 12,3)	11,2	9,6 (Aut. 10,0)
Velocidad máxima (km/h)	190 (Aut. 182)	182	202 (Aut. 197)
Consumo mixto (l/100 km)	7,4 (Aut. 7,5)	4,4	4,9 (Aut. 5,1)



ÓXIDOS NITROSOS LA EMISIÓN DE ESTOS GASES, SUPERIOR A LO PERMITIDO, HA PUESTO EN APRIETOS A VW

El escándalo en torno a los Volkswagen con motor TDI dotados de una centralita capaz de engañar a las autoridades estadounidenses sobre las emisiones de óxidos nitrosos se ha extendido por todo el mundo y afecta a 11 millones de vehículos diésel, de los que cientos de miles se vendieron en España. ¿Cómo fue la trampa de los motores EA 189 y quién la descubrió? ¿Qué hacer con nuestro coche? Motor16 te da las claves para resolver dudas en torno al 'dieselgate'.

Una semana de vértigo

M.J.Beneit || mjbeneit@motor16.com
P. Martín || pmartin@motor16.com

1 ¿Cuál es el motor EA189?

En realidad, EA189 no es un motor concreto, sino la familia de motores diésel anterior a los EA 288 usados en la actualidad en los vehículos más modernos del grupo. La familia EA

189 tenía mecánicas de cuatro cilindros con dos cilindradas diferentes – 1.968 y 1.598 centímetros cúbicos–, así como un motor de tres cilindros –tomaba como base el 1.6, al que se restaba un cilindro– de 1.199 centímetros cúbicos que se empleó en algunas versiones de Volkswagen Polo, Seat Ibiza, Skoda Fabia y Skoda Roomster.

2 ¿Están afectados todos los motores EA 189?

El escándalo se desencadenó en torno a los motores 2.0 TDI, únicos que se comercializaron en Estados Unidos entre 2009 y 2015, aunque Volkswagen ha confirmado que también los 1.6 TDI equiparon el software 'secre-

to' y todavía se investiga si los motores 1.2 TDI también lo montaban. Al cierre de esta información, Volkswagen aún no había hecho público el listado definitivo con todos los motores afectados, y con los modelos que los equipaban, aunque el grupo alemán parece circunscribir el problema a motores 1.6 TDI

LA EPA, LA TRAMPA Y UN AÑO DE INVESTIGACIONES

La Agencia de Protección Ambiental (EPA) es el organismo del gobierno federal de Estados Unidos encargado de proteger la salud de sus ciudadanos y velar por la calidad del aire, el agua y el suelo, y entre sus funciones figura la aplicación del Acta de Aire Limpio, norma implantada en 1963 y actualizada periódicamente que, por ejemplo, fija las emisiones máximas de gases contaminantes de los vehículos a motor a la venta en ese país. En mayo del pasado año tanto la EPA como el CARB –la agencia ambiental del

Estado de California creada en 1967 por Ronald Reagan– fueron alertados por la Universidad de West Virginia de que en un informe llevado a cabo por su departamento de Motores, Emisiones y Combustibles Alternativos para el International Council on Clean Transportation –una ONG dedicada a los análisis científicos sobre regulaciones en el sector del transporte y la lucha contra el cambio climático– «se habían encontrado emisiones significativamente altas en dos de los tres automóviles

estudiados: un Volkswagen Jetta del 2012 y un Volkswagen Passat del 2013», mientras que el tercer vehículo analizado, un BMW X5, había logrado niveles correctos, superando sólo la máxima emisión permitida en uno de los cinco recorridos: el de carretera local con fuertes subidas. Tras la publicación del estudio, Volkswagen defendió ante la EPA y el CARB que el incremento de las emisiones de los vehículos analizados podía deberse a múltiples cuestiones técnicas y a las diferentes condiciones

de uso, pero los organismos federales se coordinaron para realizar en diciembre de 2014 un nuevo estudio con pruebas en laboratorio y en tráfico abierto cuyos resultados tampoco fueron convincentes y donde se constató un rendimiento pobre de las mecánicas en algunas fases del ensayo. Las explicaciones de Volkswagen no debieron satisfacer a las agencias ambientales, que amenazaron al fabricante con anular la certificación de los modelos diésel del grupo para el año 2016 hasta que encontrara

una solución al problema. Fue entonces cuando Volkswagen admitió que había desarrollado e instalado un dispositivo manipulador –lo que en el sector se conoce por la expresión en inglés 'defeat device'– que mediante un sofisticado algoritmo en el software de la centralita del motor detectaba si el vehículo estaba siendo sometido a un test de emisiones. La ya famosa trampa había sido montada en 482.000 coches, es decir, en todos los modelos con motor 2.0 TDI Clean Diesel vendidos por el consorcio alemán desde

finales de 2008 hasta este año: Volkswagen Jetta 2009-2015, Jetta Sportwagen 2009-2014, Beetle 2012-2015, Beetle Cabrio 2012-2015, Golf 2010-2015, Golf Sportwagen 2015, Passat 2012-2015 y Audi A3 2010-2015. En concreto, el software secreto integrado en el módulo de control electrónico ECM creaba una especie de interruptor que cambiaba entre un programa de carretera, que reducía la eficacia del sistema de control de emisiones –formado básicamente por el catalizador de reducción selectiva SCR y la llamada 'trampa de

NOx'– y otro ideado para cumplir la normativa de la EPA, pues era capaz de percibir la realización de un test de emisiones mediante la posición de la dirección, la velocidad del vehículo, etcétera, ya que reconocía a la perfección los parámetros seguidos durante las pruebas de certificación por la agencia federal estadounidense, que en su carta de denuncia del 18 de septiembre, firmada por la funcionaria de la EPA Meetu Kaul y dirigida a David Geanacopoulos, vicepresidente de Asuntos Públicos de Volkswagen Group of America, y a Stuart

Johnson, responsable de Ingeniería y Medio Ambiente de la empresa, reitera que la EPA «está abierta a discutir sobre el asunto» con el fabricante. No sin antes recordar que la cuantía de la multa para quien venda un vehículo a motor en Estados Unidos que incumpla las normas sobre emisiones del Acta de Aire Limpio es de 37.500 dólares. La impasible señora Kaul no echa la cuenta en su misiva, pero seguro que en la sede de Wolfsburg se apresuraron a hacerlo: el ingeniero 'defeat device' puede salir por 16.147 millones de euros.

EL DIÉSEL EN ESTADOS UNIDOS En minoría

En septiembre de 2007 Volkswagen anunciaba a bombo y platillo que su gama de modelos para Estados Unidos incluiría a partir de la primavera de 2008 los Touareg, Jetta y Jetta Sportwagen –versión del Golf Variant para ese mercado– equipados con mecánicas diésel Clean TDI, que reducían hasta un 90 por ciento los óxidos de nitrógeno. Mientras que para el primero de ellos se contemplaba el uso en el sistema de escape de un catalizador especial llamado SCR (Selective Catalytic Reduction), en el que se inyecta de forma continua mediante una válvula dosificadora el aditivo AdBlue almacenado en un depósito adicional, en el caso de los Jetta se optaba por otra mecánica, precisamente la que ahora protagoniza el escándalo del 'dieselgate'. Se trataba del 2.0 Clean TDI de 140 CV, primer diésel capaz de superar las normas más estrictas de Estados Unidos sobre emisiones, vigentes en California, Massachussets, Nueva York, Vermont y Maine. Para ello, Volkswagen había desarrollado especialmente para ese mercado un convertidor catalítico especial –también denominado 'trampa de NOx'– que se ayudaba de algunos cambios en el motor y de nuevas tecnologías de conversión para dejar en una décima parte la generación de óxidos nitrosos.

Las bajas emisiones y, sobre todo, lo contenido de los consumos se tradujeron en un éxito de ventas sorprendente, hasta el punto de que los Volkswagen TDI se hicieron con un 56 por ciento del mercado diésel en Estados Unidos, porcentaje al que hay que añadir el 11 por ciento de Audi, que pronto empezaría a ofrecer dicha mecánica en su A3. Entre ambos, con un 15 por ciento, BMW ostenta la segunda plaza. No obstante, los diésel son aún una pequeña porción del pastel de las ventas, pues concentran sólo el 2 por ciento de las matriculaciones en Estados Unidos, frente al 53 por ciento que representan en Europa los motores de gasóleo. Habrá que esperar para ver cómo afecta en uno y otro territorio la actual crisis de Volkswagen, que además de amenazar con multas, demandas y costes de revisión al grupo alemán podría suponer una pérdida de imagen para la tecnología diésel por las dudas en torno a su compatibilidad medioambiental y al 'juego limpio' de los fabricantes.

El Skoda Fabia es otro modelo del Grupo VW que utilizó el TDI trucado. También Rápido, Superb, Yeti... Muchos modelos de Volkswagen, como por ejemplo el Golf, se vendieron con el software preparado para superar las pruebas. y 2.0 TDI alimentados por inyección 'common rail' y sujetos a la norma Euro5, anterior a la Euro6, que entró en vigor el pasado 1 de septiembre.

3 ¿Cuántos coches están afectados por las centralitas ilegales?

Se habla de unos 11 millones en todo el mundo, cifra correspondiente a la suma



◀ Audi utilizó el motor de la familia EA 189 en varios modelos de su gama como el A3.



◀ Prácticamente toda la gama Seat utilizó alguna variante de la familia de motores afectada. en la imagen el Ibiza.



◀ El Skoda Fabia es otro modelo del Grupo VW que utilizó el TDI trucado. También Rápido, Superb, Yeti...



◀ Muchos modelos de Volkswagen, como por ejemplo el Golf, se vendieron con el software preparado para superar las pruebas.

VW JETTA FUE EL PRIMER MODELO DIÉSEL QUE SE VENDIÓ EN LOS EEUU CON UN MOTOR 2.0 CLEAN TDI DE 140 CV CON SOFTWARE SECRETO

de todas las versiones TDI vendidas por Volkswagen, Audi, Seat y Skoda dotadas de un motor EA 189 de cuatro cilindros. Pero, por mercados, sólo se conocen tres cifras exactas: 482.000 en Estados Unidos, 2,8 millones en Alemania y 1.068.796 en Francia, país donde también se ha desglosado por marcas: 637.489 unidades de Volkswagen, 225.571 de Audi, 111.681 de Seat y 94.055 de Skoda.

4 ¿Y cuántos están afectados en España?

No se conoce todavía el número total de unidades vendidas en el mercado español con un motor EA 189 dotado de software trucado.

5 ¿Qué modelos del grupo equipaban motores 1.6 TDI o 2.0 TDI de la familia EA 189?

En la gama Volkswagen se usaron en diferentes versiones de Polo, Golf, Scirocco, Beetle, Eos, Jetta, Passat, CC,

Touran, Sharan, Tiguan, Amarok, Caddy y Multivan. También fueron empleados en los Audi A1, A3, TT, A4, A5, A6, Q3 y Q5; en los Seat Ibiza, León, Toledo, Exeo, Altea, Altea XL y Alhambra; y en los Skoda Fabia, Spaceback, Rapid, Octavia, Scout, Superb, Roomster y Yeti.

6 ¿Tiene Bosch alguna responsabilidad en el asunto?

Como proveedor de la inyección 'common rail' y de la centralita electrónica de los motores EA 189, Bosch juega un papel esencial. De hecho, reconoce que suministró la pieza en cuestión para los 2.0 TDI Clean Diesel destinados a Estados Unidos, pero el fabricante de componentes rechaza cualquier tipo de responsabilidad en la manipulación de los valores de medición de los motores diésel de Volkswagen, pues no incluía ninguna característica

► El VW Jetta fue el primer modelo que se vendió en los EEUU con el software trucado.

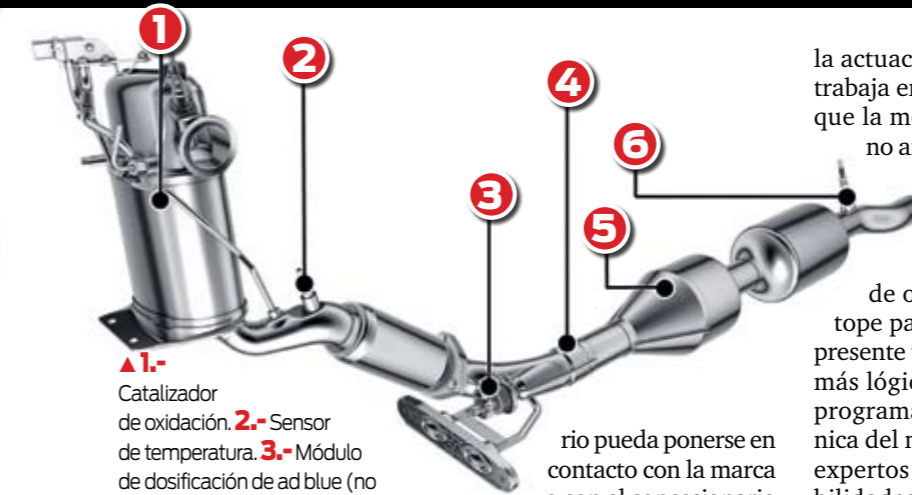


ilegal y es habitual en la industria de automoción que el sistema tenga una función capaz de reconocer que el vehículo se encuentra en el modo de prueba. «Terminamos los componentes según las características fijadas por Volkswagen, y la responsabilidad de su aplicación e integración depende de Volkswagen». Es decir, que habría sido el fabri-

cante de coches quien tomó la decisión de dar un uso inadecuado al software, lo que coincide con lo reconocido por Volkswagen hace unos días ante la EPA.

7 ¿Puedo seguir usando mi coche?

Por supuesto. La anomalía detectada no afecta a la seguridad, y los vehículos están en perfectas condiciones para la circulación, pues las irregularidades detectadas están re-



- ▲ 1.- Catalizador de oxidación. 2.- Sensor de temperatura. 3.- Módulo de dosificación de ad blue (no incluido en los motores afectados).
- 4.- Mezclador. 5.- Catalizador SCR que reduce los óxidos de nitrógeno.
- 6.- Sensor de óxidos de nitrógeno. El software hacía trabajar al catalizador (Nº 5), de forma que el motor consumía más, pero emitía menos.

8 ¿Qué debo hacer si tengo un vehículo presumiblemente afectado?

Al margen de que el usua-

rio pueda ponerse en contacto con la marca o con el concesionario para solicitar mayor información, o con alguna organización de consumidores de cara a iniciar acciones particulares o colectivas, lo normal será esperar a que el fabricante se ponga en contacto con nosotros para convocarnos a una revisión donde se reajuste el motor.

9 ¿En qué consistirá la revisión del motor?

Volkswagen ha declarado que aún no tiene decidida

la actuación concreta, y que trabaja en su desarrollo para que la modificación técnica no afecte a las prestaciones o el consumo. Sin embargo, el Gobierno alemán ha fijado el 7 de octubre como fecha tope para que el consorcio presente un plan. La solución más lógica pasa por una reprogramación de la electrónica del motor, pero algunos expertos barajan otras posibilidades mucho más caras, como la inclusión de un catalizador SCR con depósito para aditivo AdBlue o la sustitución del motor por otro más moderno, aunque ambas parecen improbables por su enorme complejidad técnica.

10 ¿Me costará dinero?

En ningún caso. Volkswagen ha anunciado que la modificación será completamente gratuita para el usuario.

11 ¿La modificación técnica que realicen cuando convoquen mi coche para la revisión podría tener consecuencias en el rendimiento, tanto en prestaciones como en consumo?

Aunque Volkswagen afirma que no, esas consecuencias no pueden descartarse debido a la naturaleza de la programación usada en las centralitas fraudulentas, que sólo ordenaban consumir más combustible para quemar más óxido de nitrógeno cuando el software ilegal detectaba que el coche estaba siendo sometido a un test. Luego, durante la circulación normal, ordenaba gastar menos combustible, aunque eso provocase que la trampa de NOx del sistema de escape funcionase peor. En resumen: que si ahora se quieren rebajar drásticamente las emisiones de NOx, la cantidad de gasóleo quemada deberá ser mayor, generando más consumo y,

LA CRISIS MINUTO A MINUTO

ANTECEDENTES

-A petición de la ONG International Council of Clean Transportation, la universidad americana de West Virginia constata en algunos modelos de Volkswagen grandes diferencias entre las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) declaradas y las reales.
-La Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos (EPA) avisaba en julio al Grupo alemán que si no retiraba el software modificado en los motores afectados no podría seguir vendiendo esos coches en EE.UU.

Viernes 18 de septiembre

-La Agencia de Protección Medioambiental



▲ J. Michael Hor

de Estados Unidos (EPA) y el Estado de California acusan a Volkswagen de trucar los valores de las emisiones de sus vehículos con motores diésel de cuatro cilindros y ordenan la revisión de las 482.000 unidades que consideran, en principio, afectadas en California.

Domingo 20 de septiembre.

-Como máximo responsable del consorcio VW, Martin Winterkorn admite las acusaciones y pide perdón por haber

defraudado la confianza de los clientes, en un comunicado en el que también indica la cooperación con las autoridades. Además,

confirma que Volkswagen ha ordenado una investigación externa para aclarar los hechos.

-Se anuncia la retirada del mercado estadounidense de los VW y Audi impulsados por los TDI de cuatro cilindros implicados en el fraude.

-Las autoridades americanas abren una investigación criminal contra Volkswagen.

Martes 21 de septiembre

-Se inicia el desplome en Bolsa de VW con la caída más importante de su historia. También otras firmas alemanas vinculadas al automóvil, como BMW, Daimler y Continental, sufren el castigo del parqué, un



▲ Martin Winterkorn

castigo que a lo largo de la semana se irá extendiendo al resto del sector.
-El Gobierno alemán anuncia una investigación para saber si también ha habido manipulación en Europa.

Martes 22 de septiembre

-El Grupo Volkswagen reconoce que se han vendido 11 millones de coches equipados con el

programa que manipula las emisiones.
-El presidente de la filial de Estados Unidos, Michael Horn, expresa «la hemos



▲ Matthias Müller

castigado por completo» con un tipo de comportamiento que «va totalmente en contra de nuestros valores».

Miércoles 23 de septiembre

-La compañía comunica que provisionará 6.500 millones de euros en las cuentas del tercer trimestre para hacer frente a las medidas necesarias para recuperar la confianza de los consumidores.
-Volkswagen recalca que el 'falseo' no afecta a los nuevos diésel Euro

6. Lo refrenda y amplía a todas las marcas la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), con un comunicado en el que indica que

el certificado de aprobación Euro 6 confirma que se cumplen los requisitos legales.

-Tras salir airoso de su enfrentamiento con Ferdinand Plech, su antecesor en el cargo, Martin Winterkorn anuncia su dimisión, asegurando la compañía que su ejecutivo no conocía el fraude.
-El Ministerio de Industria crea de un grupo de trabajo para seguir de cerca las consecuencias del escándalo y saber cuántos coches afectados hay en España. El ministro Soria también solicita al vicepresidente mundial de compras de VW, el español García Sanz, la información necesaria para determinar el alcance del problema en nuestro país y pide a Europa que se aborde el asunto



▲ Jürgen Stackmann

de forma conjunta.
-Fabricantes e industria auxiliar comienzan a recuperar lo perdido en Bolsa.

Jueves 24 de septiembre

-El presidente de Porsche, Matthias Müller, toma las riendas del Grupo Volkswagen con efecto inmediato.
-La Comisión Europea anima a los 28 Estados miembros a investigar a nivel nacional para garantizar que se cumple la normativa europea y no hay más fraudes. También acelera el desarrollo de un sistema más escrupuloso y

completo de los tests de emisiones, adelantando a enero de 2016 las pruebas de emisiones en conducción real, que contempla la legislación desde mayo.
-Seat confirma que ha montado en sus modelos motores de la familia EA189 y su presidente Jurgen Stackmann garantiza la inversión de 3.300 millones de euros comprometida por VW para la marca española.

Viernes 25 de septiembre

-Jurgen Stackmann deja la presidencia de Seat para ocuparse de las ventas mundiales de VW.
-Le sucede el italiano Luca de Meo, hasta ahora



▲ Luca De Meo

responsable de ventas y marketing de Audi.
-Winfried Wahland sucede a Michael Hor como responsable de VW en EE.UU.
-El Consejo Supervisor de VW prorroga cinco años al español Francisco Javier García Sanz como vicepresidente responsable de compras del grupo.
-La filial de VW en España pide disculpas a sus clientes y asegura trabajar para resolver con la mayor agilidad y transparencia posibles las irregularidades detectadas. También asegura que asumirá toda la responsabilidad y los costes derivados de las medidas que se deban aplicar.
-Facua Consumidores en



▲ García Sanz

Acción pone en marcha una plataforma para defender los derechos de los propietarios de coches afectados por el fraude de las emisiones.

Sábado 26 de septiembre

-Angela Merkel da hasta el 7 de octubre para que VW presente un plan de medidas concretas para resolver la crisis. Amenaza con retirar la homologación a los vehículos afectados. No quiere que la desconfianza generada por el escándalo se traspase a otros sectores de la industria alemana.
-El Gobierno español exigirá a Seat que devuelva las ayudas recibidas por vehículo eficiente, que no correspondan a las emisiones reales.

LA SEGURIDAD NO SE VE AFECTADA EN NINGUNO DE LOS MODELOS QUE EQUIPAN LA GAMA DE MOTORES CAUSANTE DEL ESCÁNDALO

probablemente, prestaciones diferentes a las actuales.

12 ¿Puedo reclamar si el consumo o las prestaciones del motor se viesen afectadas negativamente por los cambios que realicen en el motor?

En efecto, y ya son varias las organizaciones de consumidores y usuarios en España y en el resto del mundo que se preparan para exigir que el grupo Volkswagen compense a los clientes insatisfechos.

13 ¿Puedo negarme a modificar el motor de mi coche?

Lógicamente, nadie nos obligará a realizar la modificación, pero si nuestro coche es uno de los afectados por la centralita ilegal estaremos conduciendo un vehículo con altas emisiones de óxidos nitrosos, con lo que ello supone de negativo para nuestro entorno. Además, no hay que descartar problemas con el control de emisiones en las inspecciones técnicas que pasemos en el futuro.

14 ¿Puede la Administración reclamarme impuestos no pagados al haber comprado un coche dotado de una centralita que falseó las emisiones en la homologación?

Aún no se conocen datos exactos, pero cabe la posibilidad de que alguno de los modelos afectados por el escándalo se haya beneficiado en España de un impuesto de matriculación más bajo por el software tramposo, o que algún vehículo se haya beneficiado del Plan PIVE gracias a sus emisiones falseadas. El Ministerio de Industria lo investiga, pero aún no se ha pronunciado sobre si reclamaría el dinero, y sobre si lo haría al comprador, al vendedor o al fabricante. No obstante, el software malicioso de Volkswagen tenía como objeto bajar las emisiones de



óxidos nitrosos, y no las de dióxido de carbono, que son las que se toman de referencia en España para fijar el impuesto de matriculación.

15 Mi coche es de una marca que no pertenece al grupo Volkswagen, pero equipa un motor de ese fabricante. ¿Me afecta el problema?

No hay información al respecto todavía, pero es cierto que en los últimos años varias marcas ajenas a Volkswagen han empleado en sus modelos el motor 2.0 TDI de la familia EA 189. Se trata de los Chrysler Sebring y 200C, de los Dodge Caliber, Avenger y Journey, de los Jeep Patriot y Compass, y de los Mitsubishi Grandis, Lancer y Outlander. De estar afectados, también deberían ser llamados a revisión en un futuro. Lo mejor será consultar en el concesionario.

16 ¿Se ha prohibido la venta de motores TDI de Volkswagen en algún país?

Por el momento, Volkswagen tiene prohibido comercia-

lizar modelos equipados con el motor 2.0 TDI en Estados Unidos, y Suiza también ha decretado una prohibición temporal que afecta a todos los vehículos nuevos de Volkswagen con motor diésel.

17 Estoy pensando comprar un coche nuevo con motor diésel de una de las marcas del grupo Volkswagen. ¿Qué hago?

Si entra en tus planes la adquisición de un coche de Audi, Seat, Skoda o Volkswagen con motor TDI puedes seguir adelante, porque los modelos actualmente a la venta cumplen la normativa europea de emisiones Euro6 y no están afectados.

18 ¿Y puedo vender si es una de las unidades afectadas por el escándalo?

No hay ningún problema, porque la marca se pondrá en contacto con el nuevo propietario del coche en el momento de la previsible llamada a revisión, pues será él quien figure como titular en el fichero de la DGT. No obstante, en Estados

Unidos se habla de otro escenario, pues algunos medios apuntan hacia la prohibición de la reventa de los vehículos afectados mientras sus emisiones reales no cumplan la ley.

19 ¿Son tan peligrosas las emisiones de óxidos nitrosos?

Aunque tradicionalmente se ha prestado más atención al dióxido de carbono –el famoso CO₂–, a las partículas sólidas –en coches diésel se hablaba directamente de ‘hollín’– o al monóxido de carbono –es el gas altamente tóxico que puede causar la muerte si un motor funciona dentro de un recinto pequeño–, en los últimos tiempos crece la preocupación en torno a los óxidos de nitrógeno, o NOx, relacionados a corto plazo con los ataques de asma y la irritación de las vías respiratorias, y a más largo plazo con enfermedades cardiovasculares y respiratorias de tipo crónico. Además, los NOx pueden reaccionar con otros compuestos para formar nanopartículas que, una vez dentro del aparato respiratorio, causan o agravan enfermedades como la bronquitis o el enfisema pulmonar.

20 ¿Están relacionados los NOx con los niveles de ozono?

Sí. Los compuestos orgánicos volátiles pueden reaccionar con los óxidos de nitrógeno en condiciones de alta temperatura y fuerte radiación solar, aumentando los niveles de ozono que tan negativamente afecta a niños, ancianos, pacientes con enfermedades pulmonares o personas que realizan ejercicio físico intenso al aire libre.

21 ¿Se permiten las mismas emisiones de NOx a los motores diésel en Estados Unidos y Europa?

No. La norma americana es mucho más drástica, pues consiente un máximo de 40 mg de óxidos nitrosos por kilómetro, cuando la norma Euro6, que to-

EUROPA Y ESTADOS UNIDOS

Dos estilos hasta para medir los gases

A diferencia de nuestro continente, donde la homologación de las emisiones es realizada por organismos públicos nacionales –en España, por ejemplo, INTA e IDIADA son los encargados–, en Estados Unidos se apuesta por la autocertificación, pues cada fabricante de automóviles se responsabiliza de analizar los nuevos vehículos en sus laboratorios de acuerdo con las especificaciones marcadas por la EPA (Environmental Protection Agency) para los ensayos de consumo y emisiones. Después, la marca comunica los valores obtenidos a la EPA, que como método de vigilancia somete cada año a un 15 por ciento de los modelos lanzados a los mismos ensayos en su laboratorio de Ann Arbor, en Michigan, eligiendo los vehículos de forma aleatoria o en base a denuncias. Los valores de emisiones exigidos son distintos a los de Europa –en el caso de los óxidos nitrosos, por ejemplo, nuestro continente sigue siendo más permisivo–, aunque los métodos usados a uno y otro lado del Atlántico tienen algo en común: las mediciones se realizan en laboratorio. Eso permite, sobre todo, que las condiciones de la prueba sean exactamente idénticas para todos los vehículos, lo que permite comparar posteriormente los resultados. En el caso de Estados Unidos, por ejemplo, sobre el banco de rodillos se reproducen diferentes condiciones de circulación, con aceleraciones, frenadas, cruces de velocidad sostenidos, uso de la climatización, distintas temperaturas ambientales... Y el consumo combinado, facilitado en millas por galón, es básicamente el correspondiente a un recorrido con un 55 por ciento de ciudad y un 45 en

autopista, aunque ya no sean dos los ciclos de uso medidos, sino cinco, pues desde hace unos años la certificación es más realista e incluye también un recorrido de ciudad con atasco, circulación con el aire acondicionado a máxima potencia o con temperaturas exteriores muy frías e, incluso, cruces de velocidad por encima del límite legal.

En Europa, donde también se homologa en laboratorio para igualar completamente las condiciones de la prueba –22 grados de temperatura, presión atmosférica de 990 milibares, humedad ambiental del 50%...–, la homologación se realiza de acuerdo al ciclo NEDC (New European Driving Cycle), que consta de una medición urbana y otra extraurbana. En el primer caso, el recorrido sobre el banco de rodillos –la resistencia que ofrece éste dependerá del coeficiente aerodinámico del vehículo y un ventilador varía la velocidad del flujo de aire sobre el frontal– empieza con 11 segundos al ralentí y sigue con una sucesión variable de aceleraciones, velocidades sostenidas –50 km/h como máximo–, frenadas y detenciones de menor o mayor duración que lleva, en total, poco más de tres minutos. Pero este ciclo urbano se repite, tal cual, otras tres veces más, siendo la velocidad media final de 18,8 km/h. En cuanto al recorrido de medición para el ciclo extraurbano, se inicia con 20 segundos con el coche al ralentí y a continuación se inicia una fase con sucesivas aceleraciones y reducciones, y cruces sostenidos con duraciones variables. Curiosamente, el más largo es a 50 km/h, y los dos siguientes más largos son a 70 km/h, mientras que las fases en que se simula

la circulación a 100 y a 120 km/h son las más cortas. Al final de este recorrido extraurbano simulado, la velocidad media es de 62,6 km/h. Y el consumo medio combinado se homologa teniendo en cuenta el gasto medido en el cómputo de los dos ciclos –las cuatro repeticiones del recorrido urbano más el trayecto extraurbano–, que suman 11 kilómetros –un 36 por ciento en ciudad y el restante 64 por ciento en carretera– y se completan en menos de 20 minutos a una velocidad media de 33,6 km/h. Si ya la metodología parece muy alejada de las condiciones reales que encontrará un conductor en ciudades y carreteras ‘de verdad’ –durante 5 minutos el vehículo está detenido con el motor al ralentí, lo que da excesiva ventaja a los modelos con función ‘start-stop’ que apagan el motor automáticamente–, la homologación NEDC aumenta su brecha respecto a los consumos reales porque, por ejemplo, los vehículos no usan la climatización ni los faros durante el test. De hecho, un estudio del International Council on Clean Transportation –precisamente la ONG que destapó el llamado ‘dieselgate’ de Volkswagen– denuncia que si en 2001 el consumo real de un vehículo era de media un 8 por ciento superior al consumo medio NEDC homologado, en 2012 la diferencia había crecido a un 21 por ciento, detectándose un fuerte incremento desde 2007.

Sin embargo, las autoridades europeas quieren tomar cartas en el asunto y han anunciado que a partir de 2017 debería entrar en vigor un nuevo método de homologación de consumos y emisiones más realista que el actual, y que podría incluir pruebas de conducción real.

dos los vehículos nuevos deben cumplir en Europa desde el 1 de septiembre, permite un máximo de 80 mg/km, frente a los 180 mg/km de la anterior Euro5. En cambio, Euro6 no rebaja las emisiones máximas de NOx para los motores de gasolina, que siguen siendo de 60 mg/km.

22 ¿En cuánto superaban las emisiones legales de NOx los coches de Volkswagen con motor TDI analizados en Estados Unidos?

Dependiendo del vehículo y del tipo de recorrido –urbano, suburbano, autopista y carreteras locales con subidas y bajadas– las emisiones de óxidos

de nitrógeno fueron entre 10 y 40 veces superiores a los niveles máximos permitidos por la legislación estadounidense.

23 ¿Es cierto que un ingeniero español descubrió la trampa?

No exactamente, pero el ingeniero castellonense Vicente Franco ha asistido en primera fila al nacimiento de esta polémica desde su oficina en Berlín, porque trabaja en la sede europea de la ONG que encargó a la Universidad de West Virginia un estudio de las emisiones reales de tres vehículos y supervisó la información facilitada desde Estados Unidos, que después sirvió a la EPA para ini-

ciar las investigaciones en torno a Volkswagen.

24 ¿Hay precedentes en Estados Unidos a propósito de las emisiones?

Sí, y muy reciente. En 2014, a petición de la EPA, el Departamento de Justicia multó a Hyundai-Kia con 100 millones de dólares –89 millones de euros– por facilitar consumos de sus nuevos vehículos más bajos de los medidos en las pruebas, pues tomaron sólo los datos más favorables de los ensayos y no las medias, y equiparon los coches con neumáticos de baja resistencia diferentes a los de serie.

25 ¿Es posible que otras marcas hayan realizado trampas similares?

No se sabe aún, pero tampoco es descartable. De hecho, las autoridades alemanas se han puesto en contacto con los fabricantes del país para recabar información y preguntar por el posible uso de tecnologías similares destinadas a emitir menos gases durante las pruebas de homologación. Al parecer, la ONG que ha destapado el fraude de Volkswagen cuenta con información sobre otros muchos modelos de motor diésel a la venta en Europa que incumplirían en la práctica la normativa.

Investigación

Rendimiento diésel y bajas emisiones

Conseguir motores con la eficiencia de un diésel y mínimas emisiones es el objetivo del proyecto que lidera Ford y cuenta con 3,5 millones de euros. La iniciativa, cofinanciada por el gobierno alemán, desarrollará los primeros vehículos basados en el Mondeo, que impulsarán éter dimetilico y éter de oximetileno. Ambos se pueden generar a partir de CO₂ capturado del aire y ser sintetizados con energía eólica, solar o productos de desecho.

Renault

Cita mundial en Valladolid

Casi coincidiendo con la producción de los 25 millones de cajas de cambio en la factoría que Renault tiene en Sevilla, las plantas de Valladolid del fabricante galo recibirán a los directores de las fábricas que la Alianza Renault-Nissan tiene repartidas por el mundo. El saber hacer de las instalaciones españolas fue el centro de atención de un encuentro internacional destinado a facilitar los intercambios en sistemas de producción.

Estudio

Coche viejo, riesgo seguro

Las estadísticas refrendan la teoría: desde el inicio de la crisis los accidentes con víctimas en coches de más de 15 años han aumentado un 78 por ciento, frente al 43 por ciento que han bajado los de coches de menos de cuatro años. Además, en 2013 hubo un 30 % más de muertos en accidentes con coches de más de diez años que con vehículos nuevos, lo que supone multiplicar por dos el riesgo de fallecer cuando el vehículo es viejo. Son datos muy preocupantes, especialmente con un



I FORO NISSAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Impulso a un Plan Integral

Debatir sobre la movilidad sostenible y buscar soluciones que impulsen el desarrollo del vehículo eléctrico fue el tema del Foro organizado por Nissan, que cerró con una conclusión unánime: el vehículo eléctrico necesita un plan integral para poder despegar en España. Lo recalca Marco Toro, el Consejero Director General de Nissan Iberia, que expresaba el sentir general de todos los participantes sobre las numerosas barreras que limitan el crecimiento e introducción de esa tecnología y los campos en que es imprescindible avanzar: incentivos a la compra y el uso con continuidad, mejora de las infraestructuras y una normativa unificada que permita al usuario saber a qué atenerse en cualquier punto del país. Actuaciones imprescindibles para acercar ese escaso 0,1% del parque nacional que ahora ocupan los eléctricos al 0,8 % de Francia o el 14,9% de Noruega, con la mayor cuota en Europa.

No en vano, somos el único país del mundo que

produce cinco modelos diferentes y en siete de las 17 plantas que tenemos se hacen vehículos de energías alternativas, incluidos cuadríciclos y motos.

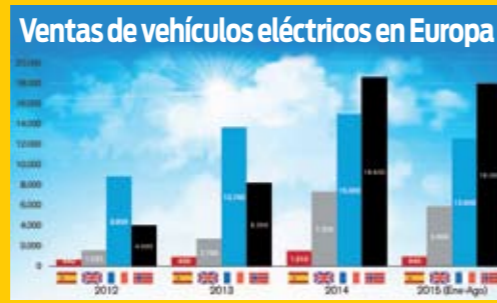
Sobre el compromiso que Nissan tiene con el impulso del vehículo eléctrico, Jean-Pierre Diernaz, el director de esa división de la marca en Europa, resaltaba los avances realizados con el Leaf, que ya alcanza los 250 kilómetros de autonomía, gracias a la nueva batería desarrollada por la marca, pues son el único fabricante que hace sus propias baterías.

Por su parte, la secretaria general de Industria, Begoña Cristeto, detallaba que el Ministerio seguirá impulsando los vehículos de energías alternativas,

►► Toro, Cristeto y González Taboada (dcha) abrieron el foro, que contó con Jean-Pierre Diernaz (abajo cha.) e importantes especialistas del sector (arriba).

para los que los próximos Presupuestos Generales del Estado contemplan 17 millones de euros (diez más que el año anterior). Aseguraba también una nueva convocatoria del Plan Movea (unión de Pima Aire y Movele) antes de que termine el año; introducirá ayudas para la instalación de puntos de recarga de

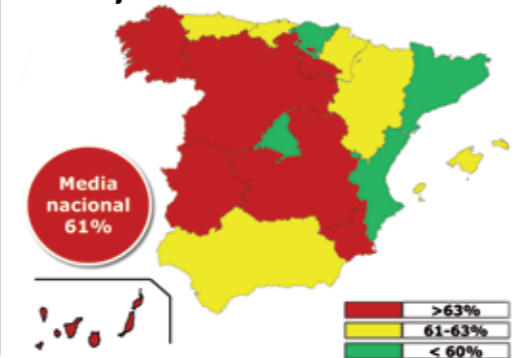
acceso público e incentivos al achatarramiento de vehículos. Como resumen al intenso Foro de debate, Marco Toro recalca la necesidad de incrementar la cooperación pública privada y el compromiso social para dar respuesta al problema mediambiental, reduciendo al mínimo posible el impacto de una movilidad motorizada, que no puede desaparecer.



parque automovilístico de los más envejecidos de Europa, pues en España la antigüedad media supera los 11,2 años y hay 8,1 millones de automóviles con más de quince años. El análisis de más de 50.000 accidentes con víctimas ocurridos en España entre 2008 y 2013 realizado por la Fundación Línea Directa y Fesvial también atribuye el repunte de

siniestralidad al deficiente mantenimiento. Una variable más determinante que la edad del coche, pero excesivamente descuidada, según este estudio, que apunta que el 20 % de los vehículos asistidos en carretera tuvo un accidente en los seis meses posteriores al incidente. A eso se añade la proliferación de los coches sin ITV implicados en accidentes.

Porcentaje de vehículos con más de 10 años



el puntazo

En Alemania, para volver a conducir hay que estar un año sin consumir.

Conducir por Alemania bebido o drogado supone una sanción y obliga a acreditar con un certificado médico «estar limpio» para poder volver a circular por el país. Lo avala una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, que abre la puerta a que otros miembros de la UE puedan seguir el ejemplo. Automovilistas Europeos Asociados puntualiza que la normativa española lo permite y ponerlo en práctica afectaría a los casi 50.000 conductores condenados por alcohol o drogas al año.

la imagen

Español y de talla mundial

Como la infraestructura más compleja y costosa emprendida por el Ministerio de Fomento en los últimos años, se califica el viaducto que une las localidades de Puerto Real y Cádiz, ya abierto al tráfico. Es el Puente de la Constitución 1812, que ha costado 454,5 millones de euros y cuenta con un tramo desmontable para permitir el paso de grandes embarcaciones. Se ha convertido en la estructura atirantada más grande de España y el segundo puente del mundo con mayor gálibo vertical. Sus 3,092 kilómetros de longitud lo colocan por encima de los emblemáticos Golden Gate de San Francisco (2,7 km) y Brooklyn de Nueva York (1,8 km).



la frase

Carlos Ghosn, Presidente de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

«La protección de datos es un tema que los fabricantes nos tomamos muy en serio. Estamos comprometidos a ofrecer un alto nivel de protección y a mantener la confianza de nuestros clientes».

la cifra

2.830

adultos sin cinturón y 206 menores sin sujeción es el balance de la campaña de vigilancia del uso de esos dispositivos. Destacan los 46 menores que viajaban delante y los 1.766 conductores y los 649 ocupantes del asiento delantero sin cinturón o sistema de retención adecuado. Además, el 70% de los infractores circulaba por carreteras convencionales.

Personajes

Barra y Fields, premiados

La presidenta ejecutiva de General Motors, Mary Barra, ha sido el 'Protagonista del Motor' este año, distinción con que el diario El Mundo destaca un personaje clave por su contribución al desarrollo de la industria automovilística. Al otro lado del Atlántico, el Rey Felipe VI entregaba al máximo responsable de Ford Motor Company, Mark Fields, el 'Bernardo de Gálvez', galardón que otorga la Fundación Consejo España-Estados Unidos por el impulso de la cooperación entre ambos países.



▲ Felipe VI entrega el premio a Mark Fields.



▲ Mary Barra, David Jimenez y Sergio Piccione.

Producción

Cifras al alza

Con previsiones que indican que la producción mundial de vehículos se ralentizará un 2% este año, aumentan las unidades que salen de las plantas españolas. Tras un año de crecimientos consecutivos, agosto se cerraba con un crecimiento del 15,84% (63.187 vehículos), colocando en +12,99% la suma del año (1.785.708). Positivo también el saldo comercial del sector: 10.594 millones de euros en los siete primeros meses de 2015.



en breve

POLESTAR Y VOLVO El especialista en diseño de automóviles, adquirido por Volvo Cars en julio, mantendrá un funcionamiento independiente, disponiendo de estrategia y dirección propias.	BAIC CON DAIMLER El consorcio alemán negocia la entrada en su accionariado de la china BAIC, de la que tiene un 10%. También comparten una 'joint venture' para fabricar Mercedes en el país asiático.	TRIBUNALES Las principales petroleras del país serán investigadas por la Audiencia Nacional, tras admitir las dos querrelas presentadas por el supuesto delito de pactar los precios de los carburantes.	ALIANZA ROTA Tras el arbitraje internacional que le permite romper el acuerdo, Suzuki recomprará el 19,9% de su capital en manos de VW desde 2009, cuando firmaron la alianza que ahora se deshace.
---	--	--	---



**JEEP RENEGADE
UNA WEB DE
ANIVERSARIO**

Un año después del lanzamiento del Jeep Renegade, los fans de este modelo pueden darse un 'paseo virtual' por el centro de producción de FCA en Melfi (Italia), gracias a una nueva web que ha puesto en marcha la marca. Entrando en la dirección de la izquierda, es posible realizar el llamado 'Jeep Melfi Plant Virtual Tour', una inmersión total en los secretos de producción de este modelo, que atraviesa las cuatro áreas de fabricación de la planta de Melfi: estampado, chapa, pintura y montaje.

+ en www.kia.com/es

**KIA
FINAL DEL
CIRCUITO**
Acaba de finalizar en Palma de Mallorca la segunda edición del circuito juvenil de tenis Rafa Nadal Tour by Mapfre, con el que colabora activamente la marca de automóviles



Kia. Este circuito pretende no sólo fomentar el deporte sino también educar a los jóvenes en valores y actitudes como el compañerismo y el esfuerzo.

ATENTOS A...

HASTA EL 14/12

Honda acepta candidaturas para la cuarta edición de su iniciativa 'Tu proyecto, nuestro proyecto', con la que se pretende mejorar el entorno de la infancia en ámbitos como la salud, la educación, etc.



LAND ROVER STORE

El Land Rover Store será el primer lugar donde se podrá ver el primer todocamino de la marca Jaguar, el F-Pace.



Luis Antonio Ruiz, presidente y consejero delegado de Jaguar y Land Rover, y Óscar Oñate, director general de Marketing.



El Land Rover Store está situado en la calle Ríos Rosas, nº 56, de Madrid.

PARA DISFRUTE DEL CLIENTE

El espacio más exclusivo de Jaguar y Land Rover en España está en Madrid, en concreto en el nº 56 de la calle Ríos Rosas. Allí, los amantes de estas marcas británicas encontrarán un lugar a su medida, creado por y para su disfrute. Este Land Rover Store será el espacio donde se podrán ver por primera vez las últimas berlinas de la marca Jaguar, el XF y el XE. Además, en los próximos

meses, los que se acerquen hasta esta instalación podrán contemplar de cerca y en exclusiva el F-Pace, el primer todocamino de Jaguar, que no llegará a los concesionarios hasta mediados del año próximo.

Para convertir la visita al Land Rover Store en una experiencia exclusiva, los clientes podrán además personalizar su vehículo con elementos como ta-

picerías, llantas o colores exteriores que se pueen ver y tocar en esta instalación, de la que el fabricante aclara que no es un lugar para la compra, sino que es un área preparada para informar sobre las novedades del grupo con asesoramiento de expertos. Una vez personalizado el vehículo, un asistente redirigirá al cliente hasta el concesionario más cercano para formalizar la compra.

VOLUNTARIOS DE FORD

LA DÉCADA SOLIDARIA

Ford acaba de celebrar la décima edición de sus jornadas de voluntariado con diversas actividades en España, en concreto en un centro de la Fundación Apascovi de Colmenarejo (Madrid) y en una

ONG valenciana. A lo largo de esta década, la plantilla de Ford ha participado en 9.000 actividades de voluntariado en más de 40 países, con una dedicación de más de un millón de horas.



ALFA ROMEO

Según un estudio realizado por la consultora Geom durante el **Salón de Fráncfort**, el **Alfa Romeo Giulia** fue el modelo mejor valorado por los internautas españoles.

**CITROËN
PASA UN FIN DE SEMANA
CON EL CACTUS M**

Citroën ofrece a sus seguidores en las redes sociales la posibilidad de conducir y pasar un fin de semana junto a su concept más atrevido y original, el Cactus M. La marca ha puesto en marcha en siete países (España, Francia, Alemania, Italia, Reino Unido, Bélgica y Países Bajos) un concurso denominado 'Beach & Breakfast' en el

que se puede ganar un fin de semana para dos personas en la costa portuguesa con este prototipo.

Para participar sólo hay que describir, de forma original y en unas líneas, la motivación por esta aventura, compartirlo en redes sociales y conseguir votos de amigos aumentando así las posibilidades de ganar.

Citroën propone a sus seguidores en redes sociales pasar un fin de semana en la costa portuguesa con el original prototipo Cactus M.



**RÉCORD DE CONDUCCIÓN CAPE TO CAPE
DE NORTE A SUR
DEL MUNDO EN 9 DÍAS**

Un Volkswagen Touareg calzado con neumáticos Goodyear acaba de batir el récord mundial de conducción 'Cape to Cape', de norte a sur del mundo.

9 días, 4 horas, 9 minutos y 27 segundos. Es el tiempo exacto que han tardado los miembros del equipo Challenge4 -capitaneados por el especialista Rainer Zietlow- en batir el récord mundial de conducción Cape to Cape desde el Cabo de las Agujas (Sudáfrica), hasta el Cabo Norte, (Noruega). En su

reto han cruzado 21 países de tres continentes y han recorrido 19.000 kilómetros. Todo ello, con un Volkswagen Touareg V6 TDI equipado con neumáticos Rainer Zietlow- en batir el récord mundial de conducción Cape to Cape desde el Cabo de las Agujas (Sudáfrica), hasta el Cabo Norte, (Noruega). En su



El equipo Challenge4 ha batido el récord de conducción Cape to Cape recorriendo en nueve días los 19.000 kilómetros que separan Sudáfrica de Noruega.

**NUEVA APP
SIGUE LA LEÓN EURO CUP**

Seat acaba de lanzar una aplicación para que los aficionados a la copa monarca León Eurocup puedan seguir en directo

todas las carreras. Esta app se puede descargar gratis en Google Play y Apple Store y permite también estar al tanto de las clasificaciones, obtener información sobre los circuitos y pilotos, acceder a fotografías y vídeos, etc. Laila Sanz, la embajadora de Seat, ha sido una de las primeras personas en probar las funcionalidades de la nueva plataforma.



AUDI

Audi ha destinado un millón de euros para ayudar a los refugiados.

Los fondos irán destinados a proyectos llevados a cabo desde sus fábricas europeas.

Los nuevos carburantes BP con tecnología ACTIVE limpian el motor completamente, lo que se traduce en que podemos recorrer más kilómetros con cada depósito. En el caso del nuevo BP Ultimate Diésel con tecnología ACTIVE puede llevar a recorrer hasta 56 km adicionales por depósito en comparación con los combustibles ordinarios.

Carburantes BP
con tecnología **ACTIVE**



EN CASA DE HONDA MCLAREN DEBÍA DEMOSTRAR UNA EVOLUCIÓN; PERO LA ÚNICA EVOLUCIÓN FUE LA DIMENSIÓN DE LA POLÉMICA



◀ Hamilton logró adelantar a Rosberg en la salida y a partir de ahí, la carrera fue un paseo triunfal para el inglés. Su compañero cada vez es menos rival en la pista.



Esta vez Vettel no estuvo en disposición de batir a los Mercedes. El de Ferrari acabó en tercera posición.



◀ El podio de Japón volvió a la 'normalidad' con el doblete de Mercedes y el tercer puesto para Vettel. Raikkonen acabó en cuarta posición.

Sol menguante

En el país del Sol Naciente, McLaren, Honda y sus pilotos acapararon todo el protagonismo no por su competitividad en la pista, sino por lo contrario. Hamilton y Mercedes devolvieron a la rutina al actual campeonato, con Ferrari de nuevo en la distancia.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

En un par de ocasiones, Jenson Button y Fernando Alonso se colocaron en el centro de la recta de Suzuka. A continuación, ambos eran adelantados de forma simultánea por dos monoplazas, uno a cada lado. Dos campeones del mundo superados como ese típico conductor lento y temeroso que rueda en el carril central de una autovía española. En el argot de las carreras son los llamados 'patos sentados'. Así se

autocalificó el propio Button al final de la carrera. «A veces miras por el retrovisor, salen patinando, como si fuese un rally y, de repente miras a mitad de recta y ya están rueda con rueda...» explicaba un frustrado Fernando Alonso.

«Te estás metiendo y saliendo del agua, Ron, diciendo algo sin decirlo. ¿Van a seguir Fernando Alonso y Jenson Button en tus coches el año que viene?», le preguntaban a Ron Dennis los comentaristas del canal Sky, los también ex-

pilotos Johnny Herbert y Martin Brundle. Porque la pugna por el título de Lewis Hamilton y Nico Rosberg y la posible remontada de Ferrari pasaron a un segundo plano en el Gran Premio de Japón, donde la acción fuera de la pista fue tan intensa o más como dentro de ella.

McLaren y Honda se enfrentaba en Suzuka a una singular 'prueba del algodón' en la que ya se conocía el resultado y se presumía su impacto. Las expectativas de polémica no que-

daron defraudadas. En casa de Honda, las carencias de rendimiento del MP4-30 quedaron en evidencia como en otras muchas pistas. Pero el entorno era diferente esta vez. Con toda la cúpula de Honda presente, la afición llenando las tribunas, a Ron Dennis le pedían que resolviera las dudas sobre la continuidad de sus pilotos.

«Algunas cosas de hoy que parecen no querer entenderse; hoy ha sido nuestro tercer mejor resultado de la temporada!!



◀ Las palabras de frustración de Fernando Alonso encendieron la mecha. El asturiano se quejaba de las escasas prestaciones de su coche. Después matizó y rectificó.

seguimos trabajando a tope», tuiteaba el propio Fernando Alonso al terminar la carrera. Efectivamente, los dos pilotos llegaban a la meta, y el español lo hacía undécimo, tras los puntos. Era quizás una forma de buscar el vaso medio lleno, cuando la carrera había delatado lo vacío que está para el proyecto anglo nipón.

Porque antes, ese desahogo de frustración de Alonso

había resumido mejor que mil palabras la situación del equipo británico. «Ha sido la mejor vuelta que he hecho en Suzuka en mi vida...», lamenta el propio Alonso el sábado, fuera del Q3 a pesar de su virtuosismo. «Es embarazoso, un motor de GP2», gritaba el domingo. Eran estas últimas palabras por la radio al calor de la pelea. Pero al salir a la luz tomaron una dimensión explosiva. «Es obvio

que cuando luchamos en grupo es difícil, queremos ganar, a veces pinchan las radios, otras no, pero deberían ser cosas del equipo». Alonso también se vio obligado a salir a defenderse en Twitter.

De modo que el ambiente Gran Premio de Japón se cargó a máximos. Y ya no era cuestión de diagnóstico, sino de la capacidad de McLaren para si quiera luchar en 2016 por el

podio. ¿Cómo hubieran rendido Alonso y Button con un monoplaza con los 150 CV de potencia que, se presume faltan como mínimo? ¿Y cómo va a recuperar Honda ese terreno con el escaso margen de maniobra que permite la Fórmula 1 actual, habilidad tecnológica nipona aparte?

«Honda no se ha olvidado de cómo ganar», explicaba Ron Dennis este fin de semana «estamos restringidos por lo que puedes hacer en el túnel de viento y por lo que puedes trabajar en el motor y, si no aciertas al principio, es muy difícil salir del agujero. No puedes desarrollar el coche, no vas a poder recuperar el terreno a menos que seas tremendamente ingenioso (técnicamente), y eso es lo que tenemos que ser». Ante el nivel actual y semejante contexto, no extrañaba que, finalmente, llegara la pregunta para Ron Dennis «¿Van a



SAINZ HIZO LA MEJOR CARRERA DEL AÑO, PERO SU ESTRATEGIA AGRESIVA LE LLEVÓ A COMETER UN ERROR A LA ENTRADA DE BOXES



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO Un 'error de novato' que no empañaba su mejor carrera

Fernando Alonso rompió la racha de cuatro abandonos consecutivos, inédita hasta ahora en su carrera, y lo hizo logrando su primer punto con McLaren, «aunque lo hemos tenido que sudar».

Con un propulsor de kilómetro acumulado para evitar penalizar en Silverstone, la potencia y la velocidad punta condicionaron al MP4-30, como así lo confirmaban sus máximas en los entrenamientos, las peores de toda la parrilla. Con diez carreras que «son test para 2016», como nos recordaba Alonso, el objetivo en cada una de ellas está claro: «terminar, pero no aquí, cuando lleguemos a Hungría será terminar, en Monza será terminar, en Spa será terminar... Será el mismo objetivo». Al menos se consiguió en Silverstone.

Pero también hubo fortuna de entrar en los puntos. Primero, al librarse milagrosamente del abandono cuando embistió a su compañero de equipo, fruto de los toques por delante entre Ricciardo y los dos Lotus: «Luego en la parte final, estábamos fuera de los puntos e intentamos arriesgar poniendo las intermedias cuando vimos la primera gota». Aguantó en la pista y llegó a meta. «Tampoco puedo decir que acabar décimo sea acabar bien, queremos ser campeones del mundo y eso requiere un trabajo y una disciplina enorme de aquí al año que viene. Tras la carrera, Fernando Alonso matizó sus mensajes del fin de semana para resumir lo que nos espera en la presente temporada. «Nunca quiero decir que apaguen la televi-

sión, quiero decir que vendrán carreras como éstas, o peores las próximas porque los circuitos son así, porque el proyecto no va a cambiar de la noche a la mañana. Por eso digo, que si se venden demasiadas expectativas cada fin de semana para atraer espectadores o lo que sea luego no se van a cumplir, entonces que nadie se frustre, que nadie se canse, que nadie tire la toalla porque en el equipo no lo estamos haciendo. Sabemos que van a llegar carreras peores y si alguien no puede aceptar este tiempo como lo estamos haciendo de buena manera nosotros, pues que no vea la tele». De momento, «en Hungría será un poco como aquí, luchando por entrar en la Q1 y por arañar algún punto, pero eso es lo que nos toca ahora mismo»

seguir Alonso y Button en tus coches el año que viene?».

En el caso del español, la respuesta llegó vía Twitter tras la carrera. «Que nadie tenga duda que tengo 3 años con McLaren y mi carrera en Fórmula 1 acabará en este equipo, y ojala ganando todo». Vale, recibido. Pero el problema de fondo era explicado por el propio Alonso durante el fin de semana. «Tenemos que cuantificar cuáles

son las posibilidades de mejorar de un año para otro. Creo que estamos a 2,1 segundos por detrás, es una gran diferencia que tenemos que recuperar en un invierno. Y si no, probablemente hará falta un año más». Si así fuera, ¿cuánto tiempo seguirá Alonso en la Fórmula 1?

Ciertamente, tan lejano parece hoy igualar a Ayrton Senna para el piloto español, como

cercano para Lewis Hamilton. El brasileño es la referencia para ambos, y el británico dio un paso más para igualar el mismo número de títulos que aquel. Para Mercedes, el Gran Premio de Japón supuso un alivio ante las dudas creadas por la carrera de Singapur.

Los cambios en el protocolo de uso del neumático de Pirelli y la FIA, se insinuaba, podrían justificar tras el impresionan-

te bajón del W06 en Marina Bay. Pero la singularidad de la pista, el uso de los compuestos más blandos de la gama italiana y la menor competitividad del W06 con ellos, la temperatura ambiental parecían factores puntuales para la excepción al dominio en todo tipo de circuitos y circunstancias que Mercedes ha mostrado esta temporada, con la excepción de Malasia.

Para alivio del equipo, así parece, y todo volvió a la normalidad en Suzuka. Incluyendo el dominio que Hamilton sobre su compañero de equipo, quien parece cada vez más rendido en sus opciones al título. Ni siquiera tras lograr la pole por segunda vez esta temporada. «Sí, el coche ha vuelto a su mejor rendimiento», reconocía Rosberg, «y es tranquilizador tras Singapur. Especialmente en los entrenamientos, es un placer de pilotar, como si fuera sobre raíles».

Con semejante herramienta, Hamilton volvió a imponer su superioridad de 2015. Todo se jugó en la primera curva. «Lewis tuvo una mejor salida», reconocería después el piloto alemán, «todo bien, y luego hubo una buena lucha entre la curva uno y la dos, él tenía el interior y lo aguantó, así que todo se acabó ahí. Luego, también hubo buena pelea para recuperar hasta la segunda posición, porque la cuarta posición era inaceptable. El segundo puesto fue lo mejor que se podía conseguir tras ello». A mal tiempo buena cara, y el título cada vez más lejos. «Definitivamente, va por mal camino, tenía que ganar hoy, a la próxima», reconocía el frustrado piloto alemán, que este año parece no tener armas en contra de Hamilton.

Quien demostró una vez más estar a otra dimensión. Por un lado, emocional, al igualar en Suzuka el número de victorias de Senna que se le escapó en Singapur con el mismo número exacto de participaciones. Y por su dominio del monoplace al volante y en su proceso de puesta a punto.



◀Valteri Bottas acabó en quinta posición y demostró, una carrera más, su solidez con el Williams.



▲Nico Hulkenberg volvió a terminar entre los puntos con su Force India. El alemán acabó sexto, un puesto por delante del francés Romain Grosjean con su Lotus, una escudería con tremendos problemas económicos.



►Pastor Maldonado también pudo acabar y lo hizo en los puntos, octavo. Lotus, su equipo, comienza la cuenta atrás para ser comprado por Renault.



«Pude lograr el mejor equilibrio con el coche», explicaba Hamilton en relación al escaso tiempo disponible para la puesta a punto del W06 tras la lluvia del viernes. «Mis ingenieros, Bonno, Ricky y todo el equipo hicieron un gran trabajo para, con el corto espacio de tiempo, situarle en una magnífica ventaja de rendimiento. En carrera era incluso mejor que en entrenamientos».

Escuchar a Hamilton sus sensaciones en la carrera ilumina sobre su lejanía con Rosberg y sus rivales. Sin duda, por la calidad de su monoplace. Pero también por su virtuosismo y simbiosis con la máquina. «Incluso podía traba-

jar las trazadas, y mejorarlas... era como navegar, cuando pasas las curvas aquí, es como si todo fluyera. Sinceramente, ojalá pudiera compartir estas sensaciones con vosotros». Y encima le pagan salvajemente por ello.

¿Y las esperanzas de Ferrari para recortar terreno a Mercedes tras el Gran Premio de Singapur? Sebastian Vettel y Ferrari no tuvieron respuesta para el W06 en esta ocasión, aunque coparan el tercer y cuarto puesto tras Mercedes.

ellos, y a que nosotros teníamos un gran nivel en Singapur y aprovechamos nuestra oportunidad». Según Raikkonen, «pistas como Suzuka no son las mejores para nosotros ahora mismo».

Al terminar la carrera, Mauricio Arribavene veía de otra manera las diferencias entre una semana y otra. «Nunca estás completamente satisfecho cuando no ganas la carrera, pero creo que este resultado no debe compararse con Singapur hace una semana. Preferimos comparar esta pista con la de Silverstone, ya que tiene características similares. Si miramos hacia el Gran Premio de Gran Bretaña y la diferencia

que teníamos allí con nuestros principales rivales, podemos ver que hoy hemos estado más cerca. Lo que significa que se ha producido un importante desarrollo en todas las áreas a partir de nuestra unidad de potencia».

Un gran éxito en el Gran Premio de Japón fue el logro por Lotus, que mientras se enfrentaba a un proceso concursal —antes de la esperada toma de control por parte de Renault— veía cómo incluso se embargaban legalmente algunos de sus activos en el circuito. Sin embargo, tanto Grosjean como Maldonado consiguieron terminar dentro de los puntos, en la séptima y octava posición, una verdadero milagro para la situación del equipo. Y, todo hay que decirlo, también para el piloto venezolano.

Con cinco carreras por delante, Lewis Hamilton puede permitirse perder diez puntos en cada una de las cinco pruebas restantes, y lograr aún así el tercer título. «Por supuesto, esto no significa que tengamos que olvidar Singapur y decir que hemos vuelto a la normalidad», remataba el responsable de Mercedes tras el Gran Premio de Japón. Pocos estarán hoy de acuerdo con Toto Wolff. Otros, como Ron Dennis, ya querrían estar en su misma situación.

EL MUNDIAL	
PILOTOS	
1º. L. Hamilton (GBR) ...	277 puntos.
2º. N. Rosberg (A)	229 pto.
3º. S. Vettel (A)	218 pto.
4º. K. Raikkonen (FIN)	119 pto.
5º. V. Bottas (FIN)	111 pto.
6º. F. Massa (BRA)	97 pto.
7º. D. Ricciardo (AUS)	73 pto.
8º. D. Kvyat (RUS)	66 pto.
9º. R. Grosjean (FRA)	44 pto.
10º. S. Pérez (MEX)	39 pto.
15º. C. Sainz (E)	12 pto.
16º. F. Alonso (E)	11 pto.
CONSTRUCTORES	
1º. Mercedes	506 puntos.
2º. Ferrari	337 pto.
3º. Williams/Mercedes	208 pto.
4º. Red Bull/Renault	139 pto.
5º. Force India/Mercedes	77 pto.
6º. Lotus/Mercedes	60 pto.
7º. Toro Rosso/Renault	44 pto.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
D	C4 PICASSO BlueHDi 100cv S&S	23.370
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv S&S	24.519
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv Intensive Plus	28.180
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	28.180
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	26.400
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	27.220
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv Intensive Plus	27.370
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	28.869
D	C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	29.680
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv Intensive Plus	28.710
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv EAT6 Intensive Plus	30.310
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv Exclusive	31.460
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv EAT6 Exclusive	33.060
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv Intensive Plus	29.619
D	C4 PICASSO BlueHDi 150cv EAT6 Intensive Plus	31.219
G	C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v	21.520
G	C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v	22.670
G	C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v	24.320
G	C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v	25.129
G	C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto.	26.760
G	C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto.	29.510
G	C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto.	27.569
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv	26.069
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv	27.220
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6	28.719
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv	28.869
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv	29.680
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv	30.370
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 120cv EAT6 Intensive Plus	31.779
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	30.210
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	31.810
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	32.720
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	32.960
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	34.560
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150	31.120
D	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S	23.020
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S	24.170
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S	25.820
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S	26.630
G	GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S	28.260
G	GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S	29.070
G	GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S	31.010
D	C4 CROSS HDi 115cv S&S 6v 2WD	25.600
D	C4 CROSS HDi 115cv Stop & Start 6v	27.450
D	C4 CROSS HDi 115cv Stop & Start 6v	28.440
D	C4 CROSS HDi 115cv Stop & Start 6v	30.340
D	C4 CROSS HDi 115cv Stop & Start 6v	30.530
D	C4 CROSS HDi 115cv S&S 6v 2WD	32.265
D	C4 CROSS HDi 115cv S&S 6v 4WD	32.425
D	C4 CROSS HDi 115cv S&S 6v 4WD	34.425

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
G	SANDERO Laureate 1.2 75cv	9.830
G	SANDERO Laureate TCE 90	10.530
G	SANDERO Laureate TCE 90 EU6	10.530
G	SANDERO Stepway TCE 90	10.730
G	SANDERO Stepway TCE 90 EU6	10.730
L	SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP	10.030
L	SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP	10.030
L	SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP	10.630
L	SANDERO Laureate TCE 90 GLP EU6	10.730
L	SANDERO Laureate TCE 90 GLP EU6	11.330
D	LOGAN Ambiance dCi 75	10.580
D	LOGAN Ambiance dCi 75 EU6	10.580
D	LOGAN Ambiance dCi 90	11.180
D	LOGAN Laureate dCi 90	11.580
D	LOGAN Laureate dCi 90 EU6	11.580
D	LOGAN SL AuDacia dCi 90	12.030
D	LOGAN SL AuDacia dCi 90 EU6	12.030
G	LOGAN Ambiance 1.2 75 EU6	9.180
G	LOGAN Ambiance 1.2 75 EU6	9.180
L	LOGAN Ambiance 1.2 75 GLP	9.980
L	LOGAN Ambiance TCE 90 GLP	10.280
D	LOGAN MCV Laureate dCi 75	11.930
D	LOGAN MCV Laureate dCi 75 EU6	11.930
D	LOGAN MCV Laureate dCi 90	12.530
D	LOGAN MCV Laureate dCi 90 EU6	12.530
G	LOGAN MCV Ambiance 1.2 75	10.230
G	LOGAN MCV Laureate TCE 90 EU6	11.530
G	LOGAN MCV Laureate TCE 90	11.530
L	LOGAN MCV Laureate 1.2 75 GLP	11.630
L	LOGAN MCV Laureate TCE 90 GLP EU6	12.330
D	DOOKER Ambiance dCi 75	12.018
D	DOOKER Ambiance dCi 75 EU6	12.018
D	DOOKER Stepway dCi 75	12.718
D	DOOKER Stepway dCi 75 EU6	12.718
D	DOOKER Ambiance dCi 90	12.518
D	DOOKER Ambiance dCi 90 EU6	12.518
D	DOOKER Stepway dCi 90	13.218
D	DOOKER Stepway dCi 90 EU6	13.218
D	DOOKER Base 1.6 85	10.202
G	DOOKER Ambiance 1.6 85	11.199
G	DOOKER Base 1.6 100 EU6	10.202
G	DOOKER Ambiance 1.6 100 EU6	11.199
L	DOOKER Ambiance 1.6 100 GLP EU6	11.706
D	DOOKER SL AuDacia dCi 90	13.631
D	DOOKER SL AuDacia dCi 90 EU6	13.631
D	DOODY Ambiance dCi 90 5pl	13.330
D	DOODY Ambiance dCi 90 EU6 5pl	13.330
D	DOODY Stepway dCi 90 5pl	14.830
D	DOODY Stepway dCi 90 EU6 5pl	14.830
D	DOODY Laureate dCi 90 5pl	14.330
D	DOODY Laureate dCi 90 EU6 5pl	14.330
D	DOODY Laureate dCi 90 7pl	14.630
D	DOODY Laureate dCi 90 EU6 7pl	14.630
D	DOODY Stepway dCi 90 5pl	14.830
D	DOODY Stepway dCi 90 EU6 5pl	14.830
D	DOODY SL AuDacia dCi 110 5pl	15.130
D	DOODY SL AuDacia dCi 110 EU6 5pl	15.130
D	DOODY Laureate dCi 110 7pl	15.330
D	DOODY Laureate dCi 110 EU6 7pl	15.330
D	DOODY Stepway dCi 110 5pl	15.530
D	DOODY Stepway dCi 110 EU6 5pl	15.530
D	DOODY SL AuDacia dCi 110 7pl	15.630
D	DOODY SL AuDacia dCi 110 EU6 7pl	15.630
D	DOODY Stepway dCi 110 7pl	16.030
D	DOODY Stepway dCi 110 EU6 7pl	16.030
G	DOODY Ambiance 1.6 85 5pl	10.930
G	DOODY Ambiance 1.6 85 7pl	11.430
G	DOODY Ambiance 1.6 100cv EU6 5pl	11.230
G	DOODY Ambiance 1.6 100cv EU6 7pl	11.730
G	DOODY Laureate 1.6 100cv EU6 5pl	12.030
G	DOODY Laureate 1.6 100cv EU6 7pl	12.530
G	DOODY Laureate TCE 115 5pl	14.030
G	DOODY Laureate TCE 115 7pl	14.530
L	DOODY Ambiance 1.6 85 GLP 5 pl	11.730
L	DOODY Ambiance 1.6 85 GLP 7 pl	12.230
L	DOODY Laureate 1.6 85 GLP 5 pl	12.530
L	DOODY Laureate 1.6 85 GLP 7 pl	13.030
L	DOODY Ambiance 1.6 100cv GLP EU6 5 pl	12.030
L	DOODY Ambiance 1.6 100cv GLP EU6 7 pl	12.530
L	DOODY Laureate 1.6 100cv GLP EU6 5 pl	12.830
L	DOODY Laureate 1.6 100cv GLP EU6 7 pl	13.330
D	DUSTER Ambiance dCi 90	14.480
D	DUSTER Ambiance dCi 90 EU6	14.480
D	DUSTER Laureate dCi 90	15.830
D	DUSTER Laureate dCi 90 EU6	15.830
D	DUSTER Ambiance dCi 110	15.080
D	DUSTER Ambiance dCi 110 EU6	15.080
D	DUSTER Laureate dCi 110	16.430
D	DUSTER Laureate dCi 110 EU6	16.430
D	DUSTER SL AuDacia dCi 110	16.880
D	DUSTER SL AuDacia dCi 110 EU6	16.880
D	DUSTER Ambiance dCi 110 (4x4)	17.080
D	DUSTER Ambiance dCi 110 EU6 (4x4)	17.080
D	DUSTER Laureate dCi 110 (4x4)	18.430
D	DUSTER Laureate dCi 110 EU6 (4x4)	18.430
D	DUSTER SL AuDacia dCi 110 (4x4)	18.880
D	DUSTER SL AuDacia dCi 110 EU6 (4x4)	18.880
D	DUSTER Base 1.6 105	10.900
D	DUSTER Base 1.6 105 (4x4)	12.900
D	DUSTER Base 1.6 115 EU6	10.900
D	DUSTER Base 1.6 115 EU6 (4x4)	12.900
D	DUSTER Ambiance 1.6 115 EU6	12.880
D	DUSTER Base 1.6 115 EU6 (4x4)	12.900
D	DUSTER Ambiance TCE 125	13.900
D	DUSTER Ambiance TCE 125 EU6	13.900

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros
G	DUSTER Laureate TCE 125	15.330
G	DUSTER Laureate TCE 90	15.330
G	DUSTER Ambiance TCE 125 (4x4)	15.980
G	DUSTER Laureate TCE 125 (4x4)	17.330
L	DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP	13.680
L	DUSTER Ambiance 1.6 110 EU6 GLP	13.680
D	500L Pop Star 1.3 16v Multijet II 95CV S&S	18.950
D	500L Pop Star 1.3 16v Multijet II 95CV Auto	19.950
D	500L 1.3 16v Multijet II 95CV S&S Lounge	20.450
D	500L 1.3 16v Multijet II 95CV S&S	21.450
D	500L Pop Star 1.6 16v Multijet II 105CV S&S	19.950
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.450
D	500L Urban 1.6 16v Multijet II 105CV S&S	21.650
D	500L Pop Star 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	20.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S Lounge	22.250
D	500L Urban 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	22.450
D	500L Pop Star 1.4 16v 95CV	16.850
G	500L 1.4 16v 95CV Lounge	18.350
G	500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	19.450
L	500L Pop Star 0.9 Turbo TwinAir 80 Metano	20.300
L	500L Pop Star 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP	19.750
L	500L 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP Lounge	21.250
D	500L 1.3 16v Multijet II 85 CV S&S Trekking	20.250
D	500L 1.3 16v Multijet II 95 CV S&S Trekking	20.750
D	500L 1.3 16v Multijet II 95 CV Trekking	21.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	21.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	23.650
D	500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	22.550
G	DS 3 PureTech 82 Design	16.029
G	DS 3 PureTech 82 S&S ETG Design	16.899
G	DS 3 PureTech 82 Desire	17.600
G	DS 3 PureTech 82 S&S ETG Desire	18.470
G	DS 3 PureTech 110 S&S EAT6 Style	21.095
G	DS 3 PureTech 110 Desire	19.699
G	DS 3 PureTech 110 S&S Style	20.274
G	DS 3 PureTech 110 S&S Techno Style	20.949
G	DS 3 THP 165 S&S Techno Style	22.950
G	DS 3 THP 165 S&S Sport	23.474
G	DS 3 Rading	29.999
D	DS 4 BlueHDi 120 S&S EAT6 Ed. Limitada 1955	31.400
D	DS 4 BlueHDi 120cv STT Design	25.119
D	DS 4 BlueHDi 120cv STT Desire	25.900
D	DS 4 BlueHDi 120cv STT Style	27.380
D	DS 4 BlueHDi 150 S&S Style	28.800
D	DS 4 BlueHDi 150 S&S Sport	30.730
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S EAT6 Style	31.550
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S EAT6 Sport	33.480
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S Design	23.050
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S Desire	23.830
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S Style	25.310
D	DS 4 THP 165 S&S Auto Style	28.820
D	DS 4 THP 165 S&S Auto Sport	30.850
D	DS 5 BlueHDi 120cv Design	29.850
D	DS 5 BlueHDi 120cv Desire	30.750
D	DS 5 BlueHDi 120cv Style	32.750
D	DS 5 BlueHDi 150cv Design	31.450
D	DS 5 BlueHDi 150cv Desire	32.350
D	DS 5 BlueHDi 150cv Sport	37.150
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Design	33.550
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Desire	34.450
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Style	36.450
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Sport	39.250
E	DS 5 Hybrid4 AirDream Design	39.800
E	DS 5 Hybrid4 AirDream Desire	40.700
E	DS 5 Hybrid4 AirDream Style	42.700
E	DS 5 Hybrid4 AirDream Sport	45.500
E	DS 5 THP 165 S&S EAT6 Design	31.550
E	DS 5 THP 165 S&S EAT6 Desire	32.450
E	DS 5 THP 165 S&S EAT6 Style	34.450
E	DS 5 THP 165 S&S EAT6 Sport	37.250
G	458 Italia	231.919
G	458 Spider	257.476
G	488 GTB	237.653
G	CALIFORNIA T 2+2 plazas	214.025
G	CALIFORNIA T 2 plazas	214.025
G	458 Speciale	269.957
G	458 Speciale A	297.811
G	F12 berlinetta	310.794
G	FF-	299.139
D	500X Pop Star 1.6 Multijet 120cv 4x2	21.490
D	500X Lounge 1.6 Multijet 120cv 4x2	24.290
G	500X Pop 1.6 E-Torq 110cv 4x2	17.590
G	500X Pop Star 1.6 E-Torq 110cv 4x2	18.590
G	500X Lounge 1.6 E-Torq 110cv 4x2	21.390
G	500X Pop Star 1.4 MultiAir 140cv 4x2	20.590
G	500X Pop Star 1.4 MultiAir 140cv 4x2 DCT	22.290
G	500X Lounge 1.4 MultiAir 140cv 4x2	23.390
G	500X Lounge 1.4 MultiAir 140cv 4x2 DCT	25.090
G	500X 1.2 8v 69 CV	17.000
G	500X 1.2 8v 69 CV Lounge	17.400
G	500X 0.9 Turbo TwinAir 105cv	19.100
G	500X 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge	19.400
D	500X 1.3 16v Multijet 95cv Start&Stop	17.350
D	500X 1.3 16v Multijet 95cv S&S Lounge	17.650
G	500X 1.2 8v 69 CV Pop	12.900
G	500X 1.2 8v 69 CV Lounge	14.300
G	500X 1.2 8v 69 CV Lounge 57	16.600
G	500X 0.9 Turbo TwinAir 105cv	16.300
G	500X 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge	16.600
L	500X 1.2 8v 69 CV Lounge GLP	16.100
D	500L Pop Star 1.3 16v Multijet II 85CV S&S	18.450
D	500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge	20.950
D	500L 1.3 16v Multijet II 95CV S&S	18.950
D	500L 1.3 16v Multijet II 95CV S&S Lounge	19.950
D	500L 1.3 16v Multijet II 105CV S&S	20.450
D	500L 1.3 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.450
D	500L 1.3 16v Multijet II 120CV S&S	20.750
D	500L 1.3 16v Multijet II 120CV S&S Lounge	21.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S	19.950
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.450
D	500L Urban 1.6 16v Multijet II 105CV S&S	21.650
D	500L Pop Star 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	19.950
D	500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S Lounge	22.250
D	500L Urban 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	22.450
D	500L Pop Star 1.4 16v 95CV	16.850
G	500L 1.4 16v 95CV Lounge	18.350
G	500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	19.450
L	500L Pop Star 0.9 Turbo TwinAir 80 Metano	20.300
L	500L Pop Star 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP	19.750
L	500L 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP Lounge	21.250
D	500L 1.3 16v Multijet II 85 CV S&S Trekking	20.250
D	500L 1.3 16v Multijet II 95 CV S&S Trekking	20.750
D	500L 1.3 16v Multijet II 95 CV Trekking	21.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	21.750
D	500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	23.650
D	500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S	22.550
G	KA Trekking 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	8.800
G	KA Trekking 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	10.300
G	KA Grand Prix 1.2 Dur. Auto-Start-St.	11.050
G	KA Black Edition 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	11.050
G	KA White & Black Ed.	

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

TOYOTA AVENSIS

...y también un Aygo x-cite

La publicación de los precios del nuevo Avensis coincide con la llegada a los concesionarios de un nuevo Aygo x-cite. Esta segunda edición especial del pequeño de la familia japonesa está a la venta por 11.600 euros (desde 100 € al mes con Pay per

Advertisement for Toyota Avensis and Aygo x-cite. Includes images of the cars and a table of prices for different models and variants.

Interesantes descuentos

Drive) y destaca por el color azul de su carrocería y el negro de techo, retrovisores, llantas y «X» del frontal.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros. Lists a wide variety of car models from brands like Jaguar, Jeep, Infiniti, Lada, and Lancia.

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

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



Mercedes-Benz España S.A. Avda de Bruselas, 31. 28001 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 846 000. Garantía: Ocho años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 13 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es



Maserati Importador: Ferrari/Maserati Iberia S.A. P.O. de la Castellana, 50. 28046 Madrid. Teléfono: 91 491 488. Red de postventa: Ocho puntos de asistencia en toda España. Web: www.maserati.it



Mazda Importación: Mazda Automóviles España S.A./Sociedad de Responsabilidad Limitada. C/ San Agustín de las Cruz, 6. 28001 Madrid. Teléfono: 902 345 656. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 50 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com



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



EL LIMITADOR DE VELOCIDAD INTELIGENTE

Antonio Vallés

Tengo un pequeño lío con el control de velocidad de crucero adaptativo y el limitador de velocidad inteligente del que tanto se habla últimamente. Pensaba que eran el mismo sistema, pero creo que no es así. ¿Me podrían decir en qué se diferencian?

RESPUESTA

Quizás no hayamos sabido explicar o diferenciar ambos sistemas de una manera clara. Es cierto que el limitador de velocidad inteligente es uno de los novedosos asistentes que están incorporando algunos vehículos de nueva producción. Sin embargo, poco tiene que ver con el control de velocidad de crucero adaptativo. En este último el conductor programa una velocidad y una distancia con respecto al vehículo que nos precede. Si nos acercamos, la velocidad se adapta automáticamente a la del automóvil de delante, y una vez que se retira, nuestro automóvil vuelve automáticamente a la velocidad seleccionada.

Por su parte, el limitador de velocidad inteli-



CARTA DE LA SEMANA

VOLKSWAGEN POLO ¿GASOLINA O DIÉSEL?

Carlos Fuentes

Antes de que concluya el año queremos comprar un nuevo coche. Tenemos claro que será el Volkswagen Polo, pero tenemos dudas sobre la versión. Hacemos unos mil kilómetros al mes, casi todos por Madrid y alrededores. Por eso supongo que nos convendría más un motor de gasolina que diésel. Además, el diésel es de tres cilindros y de entrada no me convence. La opción sería de 90 CV y con el cambio DSG. ¿Qué me recomiendan? Gracias.

RESPUESTA

Pues prácticamente te estás contestando solo, ya que con el kilometraje que nos indicas que haces (unos 12.000 al año), lo cierto es que la versión de gasolina te resultará más rentable de cara a amortizar la inversión. Las dos opciones de 90 caballos llegan por caminos diferentes, ya que el 1.4 TDI recurre a un bloque de tres cilindros en línea, mientras que el 1.2 TSI ya es un cuatro cilindros.

No vamos a discutir que el propulsor de gasolina es más refinado, suave y agradable en su funcionamiento, que lo es, pero tampoco entendemos (no nos dices si los has probado) que des la espalda al TDI tricilíndrico sin más. De hecho, toda la gama diésel del Polo recurre a bloques de tres cilindros, algo más ásperos en el día a día, pero ciertamente resolutivos y

eficientes de cara al rendimiento y al consumo. Dicho esto, nosotros te recomendamos el 1.2 TSI, que con el cambio DSG de siete relaciones se traduce en un ahorro de 1.640 euros con respecto al TDI con la misma caja de doble embrague. Con el precio actual de los carburantes, lo cierto es que para amortizar esa diferencia deberías recorrer la friolera de 160.564 kilómetros y, según tu kilometraje anual, necesitarías algo más de 13 años para completarlo.

Por lo tanto, no hay dudas posibles. Tu coche es el TSI de 90 caballos, por economía y amortización. Además disfrutarás de un tacto más refinado y confortable en el día a día. Valora también el 1.0 TSI BlueMotion de 95 CV, bastante más barato y eficiente, pero es un tres cilindros y no contempla DSG.

automática hasta situarse en el nuevo límite. De esta manera nos evitaremos multas por 'descuidos'. Si el límite vuelve a ser superior posteriormente, basta con acelerar y nos llevará hasta la nueva velocidad permitida, evitando que se supere.

gente combina el limitador de velocidad con el sistema de reconocimiento de señales de tráfico. En este caso, el conductor programa un límite de velocidad y si pasamos por una señal que indica un límite inferior, el vehículo desacelera de manera

CONSULTAS RÁPIDAS



¿APROXIMADAMENTE CUÁNTO PUEDE TARDAR EN CELEBRARSE UN JUICIO DERIVADO DE UN ACCIDENTE DE TRÁFICO?

Los procesos penales enjuiciados por el procedimiento abreviado tienen una duración aproximada de un año, aunque en función de las circunstancias este plazo pueda verse aumentado o reducido, dependiendo de factores tales como la complejidad de las diligencias de prueba a practicar en la fase de instrucción, el tiempo de sanidad de las víctimas lesionadas, la complejidad de las tasaciones periciales de los daños sufridos, cuestiones de índole interna del propio juzgado, etc.

Por el contrario en la tramitación de los juicios rápidos, aunque por ley los jueces que instruyen el proceso deben convocar a las partes, peritos y testigos al acto de la vista o juicio oral ante el juez de lo penal en el día más inmediato posible, y en todo caso dentro de los 15 días siguientes, en la práctica estos procesos vienen tendiendo una duración que viene oscilando entre los diez o quince días, y hasta el mes o mes y medio en ocasiones.

En vía civil los plazos estimados de resolución pueden variar, entre los ocho meses y el año y medio para conseguir una sentencia dictada en un proceso declarativo. Si el condenado no cumpliera voluntariamente la sentencia y hubiera que abrir la fase de ejecución, se demoraría el cobro de las indemnizaciones y estaríamos hablando de plazos que oscilarían alrededor de los ocho meses y el año o año y medio.

BUENA PREGUNTA

HASTA CUATRO AÑOS SIN PERMISO DE CONDUCIR

¿A qué pena me enfrento por conducir triplicando la tasa de alcoholemia permitida?

RESPUESTA

El artículo 379 CP establece que será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses, o con la de multa de seis a doce meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y en cualquier caso con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro. Si hemos superado esa tasa, y en función de las circunstancias concurrentes, en los juicios rápidos la ley permite que el acusado pacte con el fiscal una pena y de esta forma se pueda beneficiar de una reducción de un tercio de la condena. La tasa máxima de alcoholemia permitida en la normativa administrativa de tráfico es la siguiente:

CONDUCTOR	TASA EN AIRE	TASA EN SANGRE
GENERAL	0,25 mg/l	0,5 g/l
NOVEL	0,15 mg/l	0,3 g/l
PROFESIONAL	0,15 mg/l	0,3 g/l

Cuando se triplica la tasa permitida, es decir, con un positivo en alcoholemia de 0,75 o más suele ser habitual que a la hora de tratar de conseguir que se dicte una sentencia de conformidad entre el abogado defensor y las acusaciones formuladas, el Ministerio Fiscal no admita pactos con penas inferiores al año y medio de retirada de carné o multas inferiores a ocho meses, si bien siempre es posible alegar las concretas circunstancias del acusado para tratar de conseguir la mínima pena posible para el cliente a la hora de pactar una sentencia dictada de conformidad.



AHORA HAY QUE ACUDIR A LA VÍA CIVIL

¿Cómo se puede reclamar por las lesiones en un accidente de tráfico tras la reforma del Código Penal?

RESPUESTA

El pasado día 1 de julio entró en vigor la LO 1/2015 de 30 de marzo que reforma el Código Penal y entre las modificaciones más importantes tenemos que destacar la desaparición de las faltas, en concreto la supresión del artículo 621 CP por el que se regulaban las faltas de lesiones causadas por imprudencia, que era el artículo que se aplicaba al denunciar lesiones sufridas en accidentes de tráfico. Con la supresión de este artículo ahora hay que acudir a la vía civil para reclamar en la mayoría de las lesiones que podamos sufrir un accidente de tráfico, salvo que el causante del accidente obre con imprudencia grave o que se hayan sufrido lesiones de extrema gravedad.

Para reclamar penalmente por lesiones debemos remitirnos a lo dispuesto en el artículo 152 CP, según el cual las lesiones causadas por imprudencia solo serán perseguibles como delito: 1.- Cuando el culpable haya

actuado con imprudencia grave causando lesiones que requieran para su curación tratamiento médico o quirúrgico. 2.- Cuando el autor del delito haya actuado con imprudencia menos grave, si bien en este último caso es requisito para cometer el delito que se causen lesiones de extrema gravedad y el propio Código Penal las enumera disponiendo que tienen tal carácter aquellas que supongan la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro principal o de un sentido, la impotencia, esterilidad, una grave deformidad o una grave enfermedad somática o psíquica, o bien la pérdida o inutilidad de un órgano o miembro no principal o la deformidad.

Por tanto, en aquellos casos de imprudencia menos grave con lesiones que se curen con un mero tratamiento médico o quirúrgico pero que no revistan tanta gravedad, ya no será competencia del juez penal. Ahora habrá que acudir a la vía civil para reclamar los daños y perjuicios sufridos por la culpa menos grave del otro conductor, interponiendo la correspondiente demanda y teniendo que litigar con abogado y procurador en todos los casos en que se pretenda reclamar más de dos mil euros, debiendo costearse además la parte de los posibles informes periciales médicos de las lesiones sufridas.

CONSULTAS RÁPIDAS

LLAMADA DE EMERGENCIA AUTOMÁTICA

Luis Cadenas

No es un sistema nuevo porque ya se emplea desde hace años en un amplio abanico de vehículos. Y no hace falta que el conductor llame. Esta tecnología es capaz de detectar un accidente, por ejemplo al saltar algún airbag, y al momento realiza una llamada de emergencia automática a los servicios de emergencia. Incluso se puede localizar el vehículo vía GPS. Por ese motivo este sistema

será obligado que lo incorporen todos los vehículos nuevos que se vendan en la Unión Europea a partir de abril de 2018. Sin duda se salvarán muchas vidas.

LOS CONSUMOS TAMBIÉN ENGAÑAN...

Leopoldo Santos

Tienes parte de razón, pero hay que saber separar conceptos y responsabilidades. Lo que ha pasado estos días con Volkswagen ha sido una estrategia para ocultar las emisiones en su motor diésel

más extendido. En cuanto a los consumos, es cierto que todas las marcas homologan unas cifras que luego están lejos de cumplirse en la realidad. El problema es que todos los fabricantes homologan los consumos en bancos de rodillos, y lo hacen en unas condiciones pactadas de temperatura, humedad... es decir, en unas condiciones ideales. Lo más justo sería cambiar la normativa de homologación, pero repetimos, no son aspectos comparables.

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

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

MASERATI SPYDER UN CAPRICHOSO DESCAPOTABLE ITALIANO



vertía en todo lo contrario, y además con el hecho añadido de que las subidas que marcaba el Gobierno eran utilizadas para ajustar el IPC en función de los intereses de cada momento.

La portada estaba protagonizada por el Proto C, el concept que Seat presentaría en el Salón de París de ese año y que veíamos como el 'embrión' del futuro Seat Ibiza, lo mismo que el Proto T lo había sido también del Toledo.

La prueba de la semana era de un modelo cuyo nombre ya provocaba fascinación: Maserati. Uno de sus fundadores, Ettore Maserati, acababa de fallecer en Bolonia y era un buen momento para someter a una prueba a fondo al Maserati Spyder, al que denominábamos como un 'capricho majestuoso'. Por ocho millones y medio de pesetas, con este Spyder disfrutábamos de un modelo con 250 caballos de potencia del que destacábamos como positivo su equipamiento, su rendimiento deportivo y sus eficaces frenos. Y como notas negativas estaban una quinta marcha muy ahorrativa y un radio de giro demasiado grande, además de un volante en madera resbaladizo.

Otra prueba, ésta de larga duración, pues habíamos recorrido con él 30.000 kilómetros en unos pocos meses, era la que habíamos realizado con el Toyota Camry, una berlina de imponente aspecto con la que la marca japonesa quería introducirse en nuestro mercado, aún sometido a los famosos cupos de importación de vehículos japoneses.

La conclusión tras la prueba era clara; del Toyota Camry destacábamos su excelente calidad de fabri-

Nº 356

18 AGOSTO 1990

La portada



El Proto C, el concept que Seat iba a presentar en el Salón de París y que podría ser la base de la futura generación del Ibiza, era el protagonista de nuestra portada. Junto a él, los 30.000 km con el Toyota Camry y la prueba del Maserati Spyder.

cación, el acabado y la fiabilidad mecánica que había demostrado durante el recorrido. Además, la nota dada por los diferentes probadores de la revista al valorar aspectos como confort, comportamiento, mecánica, consumo o funcionalidad, era un notable alto.

La prueba del Toyota Camry se complementaba con un informe sobre la situación de las marcas japonesas en su intento de introducirse en el mercado español. Así, tratábamos de radiografiar la oferta comercial de todas ellas y sus servicios de asistencia y disponibilidad de recambios, que era uno de los grandes 'handicap' con los que se encontraban para conseguir el favor de los conductores. Hoy, la implantación de fabricantes japoneses es un hecho indudable.

Camry, a los 30.000 km

Los japoneses trataban de introducirse en un mercado sujeto a cupos de importación muy restrictivos para la industria automovilística. Era momento, por tanto, de comprobar cuáles eran las virtudes que ofrecían y por ello habíamos tomado el Toyota Camry y lo habíamos sometido a una de nuestras pruebas de larga duración.

Hace 25 el segundo cinturón de circunvalación de Madrid se inauguraba. Los primeros tramos de la M-40 entraban en funcionamiento y en Motor16 ya dábamos cuenta de algunos desastres en su diseño. Pero pese a esos defectos, esta vía se ha convertido en estos años en cla-

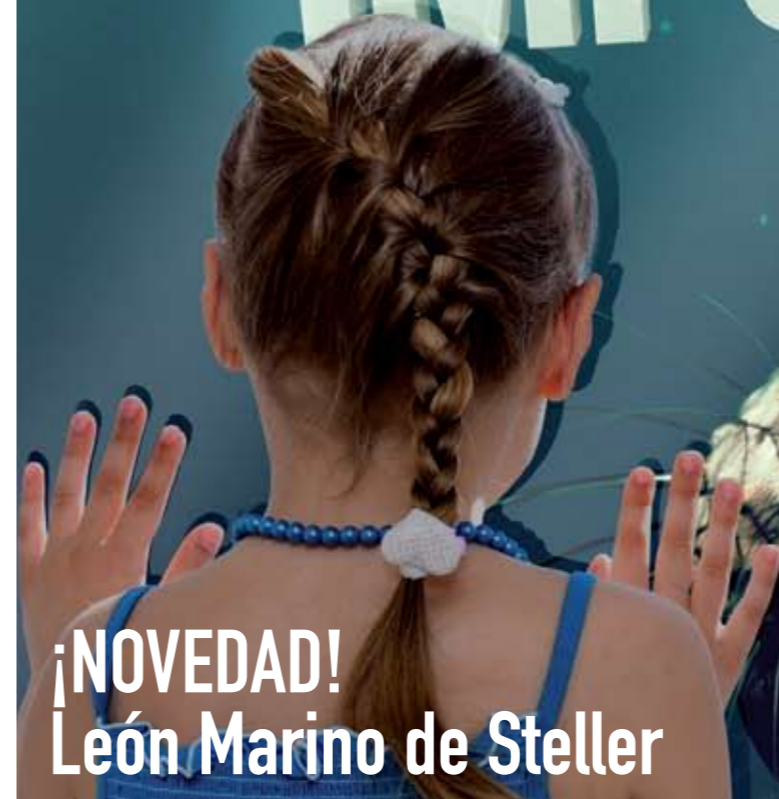
ve para todos los ciudadanos de la capital.

Otra semana más la liberalización del precio de los carburantes era motivo de controversia, pues la gasolina en nuestro país estaba a punto de alcanzar las 90 pesetas por litro. La esperada bajada en el precio se con-

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

- TRIPLE DEL PLAN PIVE
- TENGA LOS AÑOS QUE TENGA TU COCHE
- NO EMPIECES A PAGAR HASTA 2016

EL TRIPLE DE PLAN

SÓLO EN CITROËN



CITROËN
C4 BlueHDi 100 Live Edition
por **12.900€***

CLIMATIZADOR MANUAL
CONNECTING BOX (BLUETOOTH, USB)
HILL ASSIST

CITROËN
C3 PURETECH 82 Tonic
por **8.900€***

CLIMATIZADOR MANUAL
CONNECTING BOX (BLUETOOTH, USB)
LUCES DIURNAS LED DELANTERAS

A LA DE UNA, A LA DE DOS, A LA DE TRES... CITROËN.

Dos mejor que uno y tres mejor que dos. Porque si algo es bueno, mejor que venga de tres en tres, elevado al cubo o el triple de bien. Como el Plan Citroën, que a partir de hoy es el Triple de Plan. Tu coche nuevo con un Pive que vale por tres, tenga los años que tenga tu coche usado y sin empezar a pagar hasta 2016. Todo lo bueno de un plan, pero tres veces mejor.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

   citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL *PVP recomendado en Península y Baleares de 8.900€ para un C3 PureTech 82 TONIC y de 12.900€ para un C4 BlueHDi 100 LIVE EDITION (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuentos y Plan PIVE 8 incluidos) para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses (48 meses para Citroën C3), financiando a través de Banque PSA Finance, hasta fin de mes en los puntos de venta participantes. Primera cuota en enero 2016. Oferta no acumulable. Para los clientes que no financien, se incrementará el precio en 1.600€. Oferta limitada a vehículos en Stock matriculados antes de final de mes. Modelos visualizados: Citroën C4 Exclusive y Citroën C3 Exclusive. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es
Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

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



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,4-4,6/87-107, CITROËN C4: 3,6-5,1/95-117