

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.661 del 10 al 23 de noviembre de 2015



Bajo la lupa

25.000 KM
CON EL HYUNDAI TUCSON



A LOS 20.000,
COMO EL PRIMER
DÍA

PROBAMOS LAS DOS CARAS DE AUDI

V10 Plus 610 CV

NUEVO R8 EL SALVAJE



2.0 TDI 190 S tronic

NUEVO A4 EL INTELIGENTE



Al volante

Infiniti Q30

Un 'premium' de
verdad por 24.900 €

- Ford Mustang
- Kia Optima
- Volvo XC90 T8



Tres pruebas

Volvo V60 Cross Country D4 AWD

- Opel Corsa 1.4 Turbo
- Seat Alhambra
2.0 TDI 150 4Drive



SALÓN DE TOKIO: LOS 10 COCHES DEL FUTURO



Alfa Romeo con



Alfa Romeo Giulietta. Déjate llevar por la emoción.



**NUEVA GAMA DESDE 14.990€*,
CON PLAN PIVE 8 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA.**

**ALFA DNA SELECTOR DE CONDUCCIÓN, INTERIORES DEPORTIVOS, MOTORES
DIÉSEL DE 175CV Y GASOLINA DE 240CV CON CAMBIO TCT.**

WWW.ALFAROMEEO.ES



GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM), EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177 (G/KM). *PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 8, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper por un importe mínimo financiado de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U., garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/11/2015 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 8 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 120CV SPRINT SPECIALE con pintura metalizada y llantas de aleación de 18" (PVP 20.650€, en las indicadas condiciones)

La meccanica delle emozioni



ENTRE NOSOTROS

Al detalle



GRACIAS A TODOS

La nueva etapa que hemos iniciado en esta revista ha sido muy bien valorada por muchos de nuestros lectores, a quienes agradecemos su fidelidad, su apoyo y, por supuesto, todos sus comentarios y sugerencias con las que trataremos de mejorar cada día más.



BENZEMA Y EL CARNÉ

Aunque es más noticia por otras cosas, no nos quedamos con las ganas de darle un tirón de orejas al delantero francés del Real Madrid y su lío permanente con los carnés de conducir. Driblar en el campo de fútbol está bien, pero con esto debería empezar a ponerse serio.



NO PARA EL ESCÁNDALO VW

Ya es un 'culebrón' el escándalo de las emisiones del Grupo VW. Cada día nos despertamos con un nuevo rumor o una nueva confirmación de motores afectados. Ya toca que se sepa todo y empezar a solucionarlo.



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Inquietantes coincidencias

Resulta lamentable que no exista ninguna voz que aclare lo que significa la industria española del automóvil como uno de los sectores más importantes de la economía española.

Es lo que nos toca a los usuarios del automóvil. Estamos en manos de unos ediles que usan el bastón de mando de una forma populista, ignorante y sectaria. Un buen ejemplo de esto lo tenemos en el cinturón de Valencia y afecta a seis pueblos con sus respectivos regidores. En esta zona que entre todos suman una población de 60.000 habitantes, con y sin carné de conducir, las 'alcaldadas' de turno han tenido la ocurrencia de despachar cerca de 24.000 sanciones de 200 euros en los últimos cuatro meses. Nada nuevo bajo el sol, si tenemos en cuenta que con la coartada de proteger de los puntos negros y en nombre de la seguridad vial, esta pandilla contrató a una empresa privada que con una docena de radares se lleva el 30 por ciento de la sangría recaudatoria de estos consistorios. Claro que mucho más lamentable es lo que pasa en mi pueblo, que es Madrid. Aquí el Ayuntamiento ya tiene el objetivo de conseguir en multas casi 120 millones de euros, incluyendo el 50 por ciento de pronto pago. Algo que seguro conseguirán a base de radares ocultos con límites de velocidad desde 30 km/h, áreas de restricción de tráfico con cámaras ocultas o la multiplicación de sanciones por

estacionamiento en la ampliación de zonas prohibidas. Sumen a esto las numerosas calles cerradas al tráfico, los nuevos protocolos por polución y las vías convertidas para pasacalles, clases de yoga, o lo que se tercie y tendrán como resultado hacer la vida imposible a los automovilistas para que dejen el coche en casa. De ahí que resulte lamentable que al margen de la actitud de estos satélites políticos, no exista ninguna voz que aclare lo que significa la industria española del automóvil como uno de los sectores más importantes de la economía española. De hecho, las plantas instaladas en nuestro país ensamblan 9.000 vehículos diarios, la tasa más alta desde 2008.

La facturación conjunta de vehículos y piezas es de 77.000 millones de euros, la actividad de todo el sector supone un 10 por ciento del PIB y casi el 9 por ciento de la población activa depende del mundo del motor. Una situación que nos coloca como el octavo fabricante de automóviles del mundo y que podría torcerse si las ventas nacionales se desploman. Por eso lo triste es que ante tanta persecución del automóvil, no exista ninguna plataforma social que lo defienda como corresponde.

Las 'alcaldadas' siguen sin cesar en nuestro país; en el cinturón de Valencia, que entre todos suman una población de 60.000 habitantes, con y sin carné de conducir, han colocado cerca de 24.000 sanciones de 200 euros en los últimos cuatro meses. Claro que contrataron a una empresa privada que con una docena de radares se lleva el 30 por ciento de esa sangría

Motor 16

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 - mjbenoit@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
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 RIPP.
Depósito Legal: M30.247983

© 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.



Ahora en serio, la gama Suzuki desde **7.045€***



Consumo combinado desde 4,3 hasta 7,1 l. / 100 Km.
Emisiones CO₂ desde 99 hasta 162 g. / Km.

Suzuki, Campeón de España de
Marcas de Rallyes de Asfalto

Suzuki recomienda



Más de 200 Instalaciones Suzuki
www.suzuki.es

*Gama Suzuki desde 7.045€. PVP recomendado para el Celerio 1.0 GA gasolina 5p (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y Plan PIVE 8 del Gobierno). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PIVE 8. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 6.000€, a un plazo mínimo de 48 meses a través de la campaña SZ7/SZ8. Oferta incompatible con otras ofertas financieras hasta el 31/12/2015 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Precio de acceso a la gama.

SUMARIO

Nº 1.661 · 10 al 23 noviembre de 2015
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA MERCEDES GLS.

El todoterreno más grande de Mercedes ahora se llama GLS y recibe motores más potentes.

14.- EN PORTADA SALÓN DE TOKIO.

La industria japonesa recupera el pulso tecnológico y en su salón nos han vuelto a sorprender.

22.- CUATRO RUEDAS PRUEBA AUDI A4 2.0 TDI 190

La nueva generación del sedán de Audi da un paso al frente para situarse en la vanguardia de las berlinas premium.

28.- PRUEBA AUDI R8 5.2 V10 PLUS.

Es lo más bestial de la marca de los aros; un auténtico superdeportivo con sensaciones indescriptibles. 610 caballos dispuestos a todo.

34.- PRUEBA VOLVO V60 CROSS COUNTRY.

La marca sueca aplica toda su sabiduría en el nuevo V60 Cross Country, un todocamino total.

36.- OPEL CORSA 1.4 TURBO.

Un agradable motor de gasolina de 100 CV que brilla por su progresividad y por otros atractivos.

37.- SEAT ALHAMBRA 2.0 TDI 150 4 DRIVE.

La versión 4Drive con motor TDI 150 del Alhambra anima a viajar gracias a la seguridad que ofrece su tracción total.

38.- HYUNDAI TUCSON A LOS 20.000 KM.

La prueba de fiabilidad del Tucson sigue adelante; llegamos a los 20.000 km y como el primer día.

42.- FORD MUSTANG.

El nuevo Mustang ya está en el mercado y deslumbra por su imagen, sus motores y por una relación precio-potencia sin igual.

44.- INFINITI Q30.

La exclusiva marca japonesa llega al segmento de los compactos con



14



28



38



58

el Q30, un modelo muy original y auténticamente premium dispuesto a dar la batalla.

46.- KIA OPTIMA.

Nueva entrega de la berlina coreana, ahora con más argumentos que nunca para triunfar en Europa.

48.- VOLVO GAMA ELÉCTRICA.

Volvo lanzará un coche totalmente eléctrico en 2019 y ampliará su gama de híbridos enchufables Twin Engine.

50.- ESTRATEGIA HÍBRIDA DE TOYOTA.

La tecnología híbrida de Toyota une al consumo o la eficiencia una conducción sencilla, el resultado es brillante.

52.- LA SEMANA

54.- +INTERESANTE CONCURSO PERIODISTA POR UN DÍA CON CITROËN.

Mario García Merino nos cuenta su experiencia en la prueba.

56.- A LA ÚLTIMA

58.- DE CARRERAS LOS GRANDES PIQUES DEL

Busca tu marca

AUDI	22, 28
CITROËN	54
FORD	42
HONDA	14
HYUNDAI	38
INFINITI	44
KIA	46
LEXUS	15
MAZDA	15
MERCEDES	8, 16
MINI	16
MITSUBISHI	16
NISSAN	17
OPEL	36
SEAT	37
SUBARU	18
SUZUKI	18
TOYOTA	20, 50
YAMAHA	20
VOLVO	34, 48

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
A PÁG. 48



la foto 

Hamilton también 'vuela' sobre el ring

Más relajado de lo normal, y ya con el título de campeón del mundo de Fórmula 1 en el bolsillo, el británico Lewis Hamilton puso a prueba sus dotes artísticas y no tuvo ningún reparo en cambiar los circuitos por el ring para enfrentarse a varios profesionales de lucha libre horas antes de disputar el Gran Premio de México. Está claro que al tricampeón de F-1 le gustan los retos complicados, pero a tenor de la imagen parece que se desenvuelve igual de bien en el cuerpo a cuerpo que pilotando a más de 300 km/h.

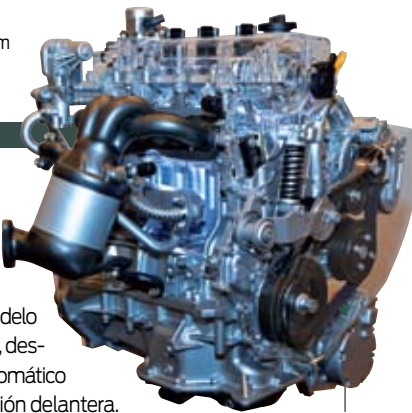
DIÉSEL 1.3 MULTIJET II DE 95 CV PARA EL 500X

El Fiat 500X adopta el motor 1.3 Multijet II de 95 CV –a 3.750 rpm–, con el que el pequeño SUV italiano alcanza 172 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 12,9 segundos. Gasta 4,1 l/100 km y emite, de media, 107 g/km.



HYUNDAI DESVELA MECÁNICAS

Hyundai ha presentado el motor Kappa GDI 1.6 de ciclo Atkinson, creado para debutar en un modelo híbrido en 2016. Además, desvela un nuevo cambio automático de 8 marchas para tracción delantera.



Con motores más potentes El Mercedes GL recibe mejoras de todo tipo y se convierte en GLS

Mercedes-Benz sigue re-bautizando su gama de modelos, y el último en cambiar de nombre es el SUV más grande –5,13 metros de largo por 1,93 de ancho y 1,85 de alto–, que pasa de GL a GLS. La firma de Stuttgart aprovecha para introducir mejoras de todo tipo, empezando por la imagen exterior, que recibe más cromados –barras del techo, borde de carga del maletero...– y se puede personalizar más que antes: por ejemplo, con el acabado AMG Line –llantas de 21 pulgadas–, el paquete Night o nue-

vas pinturas especiales Diseño. Y el interior, que presume de siete plazas y un maletero de 680 litros ampliable a 2,3 metros cúbicos, también gana refinamiento y dotación: volante nuevo, instrumentación rediseñada, pantalla a color Media Display de 8 pulgadas, llamada de emergencia eCall de serie... En cuanto a motores, todos con más potencia, puede elegirse entre un diésel de 258 CV y las mecánicas de gasolina de 333, 455 y 585 CV, esta última empelada en el AMG GLS 63 4Matic.



▶▶ El interior, de siete plazas, puede personalizarse con el equipamiento opcional Exclusive.



Debutará en Los Ángeles

El Range Rover Evoque, ahora Convertible

Será una de las principales novedades en el próximo Salón de Los Ángeles, pero en Motor 16 ya hemos tenido ocasión de conocerlo en su 'casa' durante una presentación estática. La marca británica apuesta

por un nicho de mercado casi inexplorado con este Range Rover Evoque Convertible, el modelo más exclusivo de la gama. Nace a partir del Evoque Coupé, pero se desmarca con un techo de lona de cin-

co capas y mando eléctrico que se abre en 18 segundos y se cierra en 21. La capota no influye en la capacidad del maletero, que es de 251 litros. El interior contempla

cuatro plazas y apuesta por el sofisticado sistema de infoentretenimiento InControl Touch Pro. Bajo el capó delantero monta los mismos motores

que el resto de la gama: un gasolina 2.0 Turbo de 240 CV y los diésel 2.0 Ingenium de 150 y 180. Y pese a su exclusiva apariencia, hereda toda la tecnología 'off road' de la marca. En este sentido, sí que es único.



▶ La capota de lona se repliega en 18 segundos y se pone en 21. El maletero cubica 251 litros siempre.

▶ El interior presenta cuatro plazas. Lujoso y exclusivo, también puede afrontar retos 'off road' con garantías.



NUEVO PEUGEOT 308 GTi
BY PEUGEOT SPORT **PUSH THE LIMITS**



ADHERENCIA DE ALTA PRECISIÓN

1.6 THP S&S 270 CV (200KW)

DIFERENCIAL DE DESLIZAMIENTO LIMITADO TORSEN®

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41
Gama Nuevo Peugeot 308 GTi: Consumo mixto (l/100km): 6,0. Emisiones de CO₂ (g/km): 139.

Para los que buscan retos. Para los que nunca se rinden. Para los expertos en emoción. Para los que no se marcan límites. Nuevo Peugeot 308 GTi. Motor gasolina de 270CV - 200KW y tren de rodaje deportivo preparados by PEUGEOT Sport... para llevarte de 0 a 100 Km en 6 segundos.

PEUGEOT FINANCIAL SERVICES

NUEVO PEUGEOT 308 GTi





PORSCHE MACAN: LLEGA EL GTS

La gama Macan se refuerza con la nueva versión GTS, equipada con un chasis más deportivo –altura rebajada 15 mm y llantas de 20 pulgadas–, cambio PDK y un motor 3.0 V6 Biturbo de 360 CV, 20 más que en el Macan S. Pasa de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos –5,0 con el paquete opcional Sport Chrono– y cuesta 85.823 euros.

PEUGEOT BIPPER 1.3 HDI 80

El Bipper Tepee estrena una versión Euro 6, dotada del diésel 1.3 HDi de 80 CV y 20,4 mkg –a 1.500 rpm–, con el que homologa un gasto de 4,5 l/100 km y emisiones de 118 g/km. Se ofrece con acabados Access, Active, Style y Outdoor, y también con cambio manual pilotado. Los precios, desde 12.800 euros.



SEMA Show de Las Vegas
La fiesta de los **deportivos**
y los **preparadores**

Desde su primera edición en 1967, el SEMA Show de Las Vegas se ha convertido en el evento del automóvil más importante de Norteamérica de cuantos se dedican a los vehículos deportivos, las preparaciones y los accesorios. Y que la cita vive uno de sus mejores momentos queda claro repasando algunas

cifras, como los 140.000 aficionados que lo han visitado durante los cuatro días que abrió sus puertas, las más de 500 empresas participantes o los 3.000 periodistas acreditados, atraídos por la gran cantidad de novedades presentadas.

El nuevo Ford Mustang ha sido este año uno de



▲ Chevrolet presentó el nuevo V8 6.2 LT4 de 650 CV... ¡dentro de un Camaro RS de 1970!!

los grandes protagonistas, tanto por su elección como 'coche más caliente' de la cita como por el número de trabajos a partir del renovado deportivo americano. Y entre ellos destacaba uno lanzado por el propio departamento de vehicu-

los de altas prestaciones de Ford: el Mustang Cobra Jet. Se trata de una serie limitada de 50 unidades –25 en azul y 25 en blanco– que comparte el 75 por ciento de sus componentes con

el Mustang GT y puede ser encargado ya en cualquier concesionario de la marca en Estados Unidos. Por parte de los fabricantes europeos brilló la apuesta de BMW, que pre-

◀ BMW mostraba nuevos accesorios M Performance para M2 Coupé –izquierda– y M4 Coupé –abajo–.

◀ Dos sorpresas de Mazda a partir del MX-5: el Spyder Concept –arriba– y el Speedster Concept –abajo–.



▲ El Kia Optima Roadster A1A Concept, un descapotable con cuatro puertas de apertura inversa y motor de 245 CV.



▲ Ford Performance mostraba su Mustang Cobra Jet. Se harán 50 coches y costará 99.990 dólares: 92.000 euros.

sentaba nuevos accesorios M Performance para el M4 Coupé y el nuevo M2 Coupé. destacan las relacionadas con la aerodinámica, aunque también modifican el diseño interior, las suspensiones o, incluso, el escape, que aumenta el sonido mecánico y rebaja el peso.



▲ En la dotación del Kia Sedona Photo Safari Concept destaca un iMac con pantalla de 27".



▲ Otro 'concept' llamativo de Kia era el Sorento Pacwest Adventure, con motor de 290 CV.



▲ El Kia Forte Koup Mud Bogger Concept avanza ideas sobre un todocamino de eficacia extrema.

Consumo promedio: desde 4,5 hasta 8,5 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 119 hasta 197 g/km.

BMW EFFICIENT DYNAMICS
MENOR CONSUMO. MEJORES PRESTACIONES

Nuevo BMW Serie 7



900 357 902
www.bmw.es

¿Te gusta conducir?



NUEVO BMW SERIE 7
BIENVENIDO A LA PERFECCIÓN

En BMW creemos que la mejor manera de imaginar el futuro es crearlo. Por eso hemos diseñado un coche asombrosamente perfecto, el nuevo BMW Serie 7. La suma de una revolucionaria innovación tecnológica y un confort exclusivo, que hacen posible sentir hoy cómo será la conducción del futuro. Porque la evolución lleva a la perfección.



Audi RS 4 Avant y R8 e-tron, en su fase final de puesta a punto

Si el nuevo S4 anuncia 354 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, no es fácil imaginar cuál será el rendimiento del futuro RS 4 Avant, captado hace unos días en Alemania, y ya sin camuflaje. Pero hablar de 450 CV no es descabellado. En cuanto al R8 e-tron de

mecánica eléctrica, que también afronta su fase final de pruebas, los testigos confirman que lo visto en Nürburgring demuestra que las cifras anunciadas eran reales: de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y velocidad punta de 210 km/h, o 250 km/h en opción.

► El nuevo Audi RS 4, ya sin camuflaje cerca de Ingolstadt.



FOTOS ESPIA



◄ La fase final de pruebas del R8 eléctrico se está desarrollando en el trazado antiguo de Nürburgring.



FOTOS ESPIA

Lexus El LF-LC Coupé del 2018 ya rueda en Nürburgring

Quedan ya menos de dos años para su lanzamiento y Lexus intensifica el desarrollo del LF-LC, un nuevo coupé deportivo con

el que la firma japonesa quiere rivalizar frente a BMW Serie 6 o Porsche 911, entre otros. CarPix lo acaba de fotografiar rodando en Nürburgring en busca de los mejores 'cronos', y rodeado de otros potentes coches de la marca para acumular información técnica. El LF-LC podría equipar el 5.0 V8 del RC-F, pero también se espera una versión híbrida que combine un V6 de gasolina y un motor eléctrico.



▼ Del modelo actual —izquierda— se respeta la forma cuadrada, pero el frontal será más afilado, y parecido al del Discovery Sport.



FOTOS ESPIA

Land Rover La nueva generación del Discovery se acerca

El Land Rover Discovery 2017 ha sido sorprendido por nuestros compañeros de CarPix en Alemania durante su fase de pruebas en carretera, todavía con un camuflaje de carrocería muy cuidado. En las imágenes se aprecia que la firma británica mantiene un perfil de carrocería relativamente 'cuadrado' en busca de funcionalidad y amplitud, aunque se sabe que esta nueva generación, como ocurre con los Range Rover y Range Rover



Sport, utilizará de forma masiva el aluminio para reducir al máximo el peso en comparación con el modelo actual.

El futuro Discovery no debería perder capacidades 'off road', pero su interior experimentará un aumento del refinamiento y compartirá lo último en asistentes de seguridad y confort con los modelos 'Range'. En el apartado mecánico, habrá motores diésel y de gasolina, pero también se espera, como mínimo, una variante híbrida.

PORSCHE 911 R Y CAMBIOS EN EL PANAMERA

CarPix ha sorprendido en los últimos días a los técnicos de Porsche en plena faena por las carreteras alemanas próximas a la sede central de la marca en Stuttgart-Zuffenhausen. Y en los dos casos, con coches ya casi privados por completo de camuflaje, lo que permite pensar en lanzamientos inminentes. En un caso se trata del 911 R, dotado de un motor 3.8 bóxer de 475 CV y que comparte prácticamente todo con el 911 GT3, salvo el cambio, pues el 911 R será manual. El segundo modelo es el Panamera, que de cara al Salón de Ginebra de 2016 introducirá ligeras modificaciones estéticas, sobre todo en las ópticas.



◄ A la izquierda, el 911 R. Abajo, el nuevo Panamera, ya casi sin camuflaje.

FOTOS ESPIA



NUEVO MAZDA CX-3 CUESTIÓN DE ESTILO



En el Nuevo Mazda CX-3 el estilo se aprecia en su interior con el cuidado de cada detalle y sus acabados Premium. Suenan en cada nota gracias a su sistema de audio Bose® y se refleja en su exterior con un diseño rompedor. Un estilo único que se adapta a cada situación gracias a la conducción dinámica de la tracción total inteligente AWD. Y todo con la actitud propia de la tecnología SKYACTIV y los sistemas de seguridad i-ACTIVSENSE. Nuevo Mazda CX-3. El estilo se tiene o no se tiene. **MAZDA. ROMPE CON LO ESTABLECIDO.**

Gama Mazda CX-3 gasolina y diésel: Consumo mixto (l/100km): 4,0 - 6,4. Emisiones CO₂ (g/km): 105 - 150.

DESCUBRE MÁS EN MAZDA.ES



mazdarebels.es

Las estrellas del Sol Naciente

El Salón de Tokio vuelve a por sus fueros o, dicho de otra manera, la estrategia japonesa vuelve a marcar el ritmo de la industria del automóvil. Toyota retoma el número uno mundial con su liderazgo en ventas entre los grandes fabricantes, exhibe lo último en tecnologías de vanguardia y se pone a punto para competir en el Campeonato del Mundo de Rallys. Honda se da un baño de humildad en Fórmula 1, que no le impide hacer gala de la audacia más envidiable sobre sus conceptos o, incluso, en su modelo

de producción de pila de combustible de hidrógeno, el Clarity. Nissan sigue en su línea, fiel al futuro de la conducción autónoma, trasladando a los circuitos su competitiva tecnología actual con luces y sombras (LMP2/LMP3 y LMP1) en el Campeonato del Mundo de Resistencia. A estos 3 ejemplos hay que añadir el desbordante entusiasmo y creatividad de las restantes marcas niponas, que igualmente han superado con nota la complicada situación vivida hace unos años. Japón vuelve por sus fueros.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Honda FCV Clarity

Pila de combustible en formato convencional

Honda ha decidido cubrir una nueva etapa en el desarrollo de su tecnología de pila de combustible, iniciando al mismo tiempo una nueva estrategia, que debe alcanzar su máximo apogeo en 2020 con la llegada de futuros modelos.

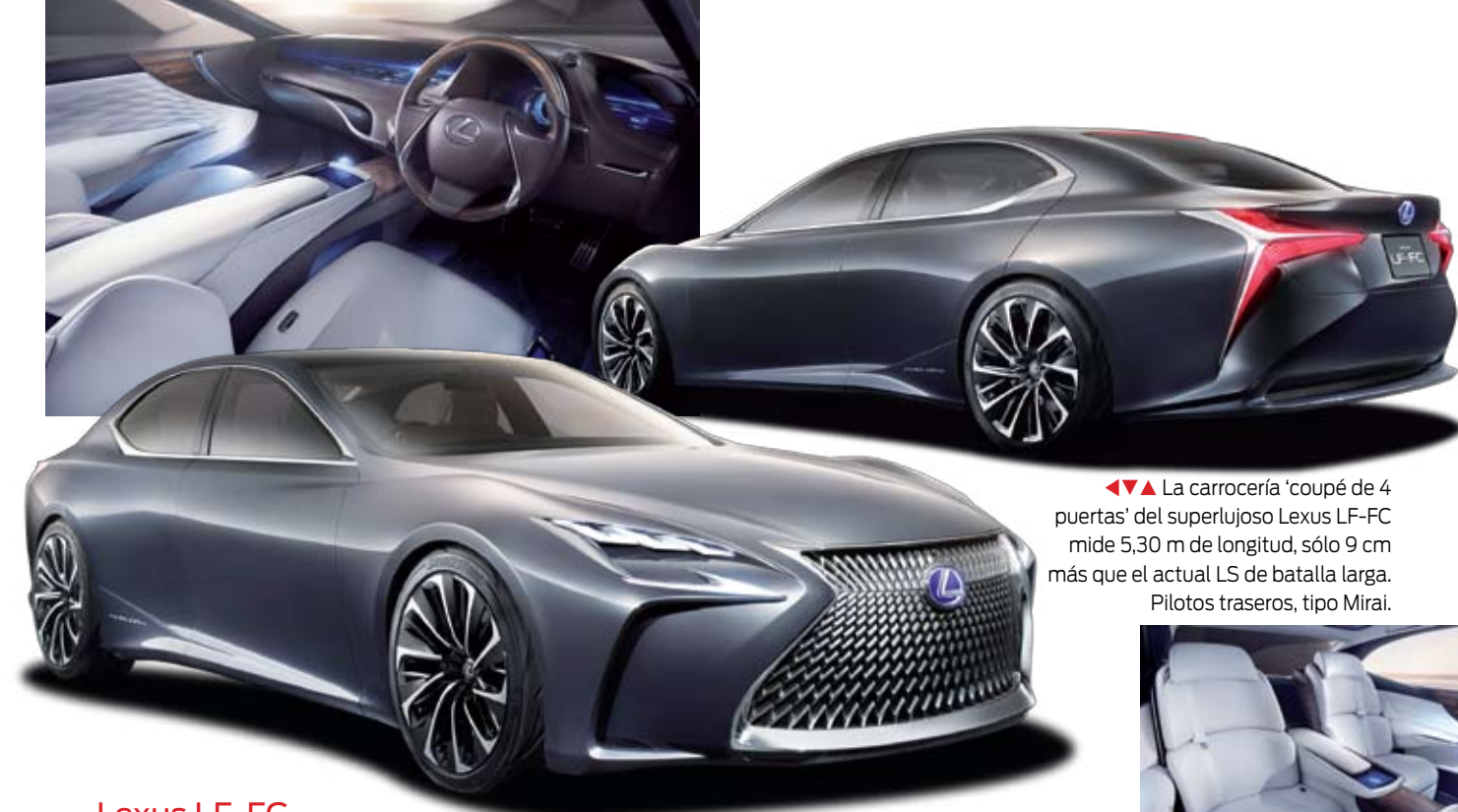
Después de producir 75 unidades del FCX Clarity (2008), llega ahora otro

miembro de la saga altamente evolucionado, denominado FCV Clarity, pero con un diseño de carrocería si cabe menos radical que el de sus predecesores. La intención de Honda es incorporar la tecnología de pila de combustible a todos sus modelos en el futuro, bajo carrocerías de diversos tipos, sin requerir arquitecturas específi-

cas. Una de las claves para lograrlo será la pila de combustible del FCV Clarity, un 30 por ciento menos voluminosa que la anterior, capaz de alojarse en el vano motor, de ahí sus 5 plazas; además, es un 30 por ciento más económica de producir. La autonomía declarada es de hasta 700 km, y la potencia de hasta 177 CV.



► El precio del Honda FCV Clarity en Japón equivale a 58.000 euros. En 2016 se distribuirán allí 200 unidades, y se venderá en algunos países europeos.



◀▶ La carrocería 'coupé de 4 puertas' del superlujoso Lexus LF-FC mide 5,30 m de longitud, sólo 9 cm más que el actual LS de batalla larga. Pilotos traseros, tipo Mirai.

Lexus LF-FC

Pila de combustible en formato gran lujo

General Motors, Honda, Hyundai-Kia, Mercedes-Benz, Suzuki y Toyota se fijaron el año 2015 para dar un paso adelante en la comercialización de coches de pila de combustible, aquellos que generan electricidad por sí mismos al combinar el hidrógeno de sus depósitos con el oxígeno de la atmósfera. Lexus no lo dará en 2015, pero su concepto LF-FC deja claras sus intenciones de jugar en la liga del gran lujo ecológico.

En la marca dicen que este concepto «ofrece

una ojeada al diseño y la tecnología de su futuro buque insignia», así que puede asegurarse que anticipe el estilo exterior de la próxima generación LS. En cuanto a tecnología, lleva un motor eléctrico en cada rueda delantera, otro motor en el tren trasero, tracción 4x4, pila de combustible sobre el tren trasero, unidad de control sobre el delantero, y depósito de hidrógeno en forma de T longitudinal-central, con un reparto de pesos óptimo.



Mazda RX-Vision Premio al diseño y al motor rotativo

En el Salón de Tokio, Mazda centraba su línea de comunicación sobre el motor rotativo y sobre su patrimonio en una tecnología que ha dado la única victoria absoluta de una marca asiática en las 24 Horas de Le Mans. Tal despliegue solamente se entiende ante un proyecto, el del próximo Mazda rotativo, que va adelante: «Todavía hay algunos aspectos sobre los que debemos seguir trabajando», dice Masamichi Kogai, gran jefe de Mazda Motor Corporation, confirmando que el desarrollo del motor continúa.

La materialización de estas intenciones de futuro tardará un par de años, pero el entremés del RX-Vision merece ya un aplauso por su original tipo de motor y por su imponente estilo exterior, que, según dice Kogai San, «pretende condensar toda la historia del diseño de los deportivos Mazda».

► Bajo un capó inusualmente largo y bajo, motor rotativo evolucionado SKYACTIV-R. La longitud del Mazda RX-Vision es de 4.389 mm, y la distancia entre ejes de 2.700 mm. 'Cockpit' a la vieja usanza.



en portada **LO ÚLTIMO SALÓN DE TOKIO**

► En el interior del Vision Tokyo, un sofá semicircular sustituye a los tradicionales asientos de los pasajeros.



Mercedes-Benz Vision Tokyo

Otro modo de entender el **monovolumen**

Si Mercedes-Benz es una de las marcas que más han evolucionado en los últimos años, su concepto Vision Tokyo sigue explorando la interfaz hombre-máquina con nuevas propuestas: los pasajeros tienen a su disposición un proyector holográfico para todo lo concerniente a la infor-

mación multimedia. También investiga el estilo exterior.

Propone lo que sería una avanzada carrocería monovolumen de una sola puerta y generosas dimensiones (4.803 mm de longitud y 2.100 mm de anchura), remarcadas por haces de luz azulada y por

un código QR en el parachoques posterior. Los haces de luz iluminan asimismo las ruedas para señalar su sistema de propulsión eléctrica, a través de una pila de combustible y una batería que puede recargarse en la red; cada una de ellas proporciona 780 y 190 km de autonomía.

Mini Cabrio

El **más auténtico** de la familia

Junto al BMW M4 GTS (ver Motor 16 Nº 1.658), el Mini Cabrio era una de las novedades europeas de Tokio. Previsto su lanzamiento en España a primeros de 2016, este convertible se posiciona como el icono de la nueva y cada vez más grande generación Mini (3 puertas, 5 puertas y Clubman). Su placer de conducción no está reñido con refinamientos, como la capota eléctrica que se pliega o despliega en 18 segundos, incluso en movimiento hasta 30 km/h. Su silueta tradicional sigue inalterada por los arcos antivuelco, escondidos cuando están en 'posición descanso'. Entre sus opciones está la capota textil decorada con la bandera de la Union Jack.



Mitsubishi eX

Eléctrico de producción

para 2017-2019

Independientemente de la nueva generación ASX, que llegará dentro de un año, Mitsubishi ampliará su presencia en el segmento SUV con un modelo eléctrico estrechamente derivado del concepto eX presentado en Tokio, cuyo lanzamiento se anuncia para 2017-2019.

La marca japonesa, que centrará buena parte de su ofensiva de producto en la

categoría que más prestigio le ha dado, desarrolla para el futuro eX una nueva tecnología eléctrica, que proporcionará al nuevo modelo una autonomía de hasta 400 km. De momento, el concepto eX incorpora un sistema de tracción a las 4 ruedas, con un motor eléctrico de 95 CV para cada eje, batería de ion-litio, y sistemas de conducción autónoma.

Mitsubishi describe al eX como un modelo compacto; de hecho su longitud es de 4,24 m. Por tamaño, vendría a situarse por debajo del futuro y, presumiblemente, más grande ASX (el actual mide 4,29 m)



►► En la consola central se alojan dos baterías portátiles para uso externo.



Nissan IDS

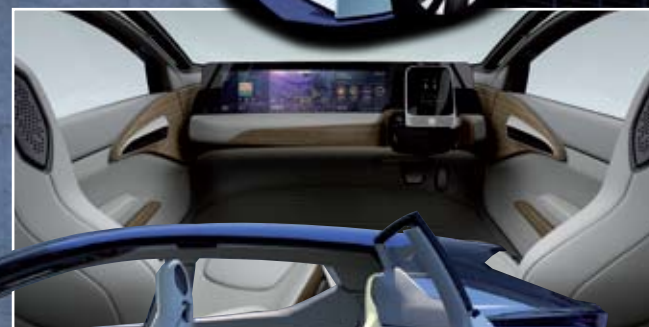
Se conduce **solo**

El concepto Nissan IDS (Intelligent Driving Solution) representa el máximo desarrollo de la conducción automatizada, más allá incluso de la marcha en caravana y de los cambios de carril en autopista sin que el conductor ponga las manos en el volante. El Nissan IDS puede conducirse de dos maneras: Piloted Drive o Manual Drive. La primera de ellas es totalmente automática, y el coche lo hace absolutamente todo, imitando el estilo de conducción y las preferencias del usuario; en la segunda, el conductor toma los mandos, y decide de qué manera desplazarse. Al mismo tiempo, cambia la configuración del habitáculo: en modo Piloted Drive, el volante se sustituye automáticamente por una gran pantalla plana, y el salpicadero se convierte en un gran panel informativo. Los 4 asientos pueden pivotar unos grados hacia el centro del coche para que los ocupantes puedan verse mejor, excepto en el modo Manual Drive.

A la pregunta de si el IDS prefigura la próxima generación del Leaf, Nissan contesta negativamente y precisa que es un concepto con el año 2020 como objetivo.

El IDS es un coche eléctrico de tracción delantera, dotado de una batería de ion-litio de 60 kWh, con una autonomía prevista de 600 km; mide 4,47 m de longitud y tiene una distancia entre ejes de 2,80 m.

►► En conducción automatizada, el volante se sustituye automáticamente por una pantalla plana.



►► El diseño de la carrocería anticipa la orientación estilística de futuros modelos Mitsubishi.



DAIHATSU TEMPO

Nuevo género de vehículo comercial de 3,39 metros de largo, adaptable como bar o tienda ambulante. El panel lateral de la carrocería es una gran ventana-escaparate.



HONDA NEO WING

Entre las novedades de Honda, este sorprendente concepto de tres ruedas, mecánica híbrida con un motor boxer y un diseño hiperllamativo... Podría llegar a la serie.



TOYOTA PRIUS

El híbrido más vendido del mundo llega a España en primavera, ahora con un chasis completamente distinto y un grupo motopropulsor más eficiente y prestacional.



TOYOTA KIKAI

Paneles de fibra de carbono, subchasis de aluminio, 3 asientos, motor posterior híbrido... Los elementos que casi nunca se ven están bien a la vista.



SUBARU VIZIV FUTURE CONCEPT

Un crossover compacto que quedará por debajo del actual Forester y que también podría dar lugar a una versión con una carrocería de tres puertas con un aire más juvenil.



NISSAN TEATRO FOR DAYZ

Coche eléctrico al gusto japonés. Su interior minimalista prioriza la conectividad, con asientos blancos y superficies planas para proyectar imágenes.

Subaru Impreza 5-Door Concept Nueva generación de un modelo mítico

A finales de 2016 aparecerá la versión de producción del nuevo Subaru Impreza, que según los responsables de la marca diferirá muy poco de este concepto.

A lo largo de varias generaciones, el Impreza acumula 6 títulos mundiales de rallyes (Pilotos y Constructores) Se trata de un modelo mítico, que en este caso inaugurará la nueva Plataforma Global Subaru, sinónimo de máxima seguridad según los ingenieros japo-

neses. Será una plataforma pensada también para incorporar su tecnología de conducción autónoma: en 2017 permitirá seguir a otro coche en carreteras congestionadas, y en 2020 permitirá hacerlo ya en autopista a mayor velocidad.

Las dimensiones del modelo de serie serán similares a las del Concept: 4,40 m de longitud y 2,67 m de distancia entre ejes.



Suzuki Ignis

Se venderá en España en otoño de 2016

A lo largo de 2016, Suzuki Ibérica lanzará dos de los nuevos modelos presentados en Tokio: Baleno en primavera, e Ignis en otoño. Ambos comparten una nueva arquitectura, que es un 10 por ciento más rígida y un 15 por ciento más ligera.

El Ignis es un coche urbano de dos o cuatro ruedas motrices con estilo cossover y puesto de conducción elevado. Mide

3,70m de longitud y en su configuración Trail Concept de Tokio incorpora un motor 4 cilindros de 1,2 litros con sistema Dual Jet, Idling Stop, Eco Cool, TECT y tecnología Mild Hybrid, conjunto denominado por Suzuki Green Technology. En el diseño del interior predominan líneas sencillas con funciones avanzadas, y colores llamativos en tiradores de puertas y consola central.



Pantalla central de info-entretenimiento en el salpicadero del nuevo Suzuki Ignis.



Iniciativas Toyota de conectividad entre vehículos e infraestructuras, y de conducción automatizada.

SMART MOBILITY CITY

Bajo este nombre se agrupaban en el Salón de Tokio las últimas tendencias de 'conectivi-

dad entre automóviles, estilos de vida y sociedad', un cajón de sastre en el que cabe de todo: vehículos urbanos, inventos para movilidad

personal, sistemas de navegación, prototipos de conducción automatizada o semi autónoma, etc.

Toyota, por ejemplo,

presentaba su sistema de conectividad ITS Connect entre vehículos y entre vehículos e infraestructuras. Otra de sus iniciativas es el

programa Automated Teammate Concept de conducción automatizada en autopista, cuyo lanzamiento anunciaba para 2020.



Innovation that excites



NUEVO NISSAN PULSAR

DESDE **12.900€***

LA TECNOLOGIA QUE NECESITAS, EXACTAMENTE CUANDO LA NECESITAS.

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO, GARANTÍA Y ASISTENCIA



Consumo mixto: 5 l/100 km. Emisiones de CO₂: 117 g/km.

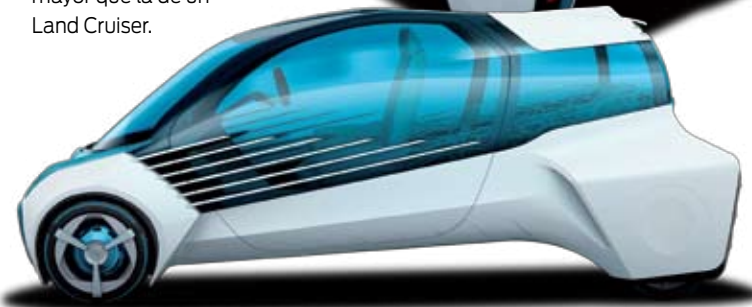
*PVP recomendado en PyB, incluye PFF, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional, Plan PIVE 8, IVA e IEDMT que, para el mercado español, puede no ser aplicable a su Comunidad Autónoma. Contrato de mantenimiento de 3 años (con límite de kilometraje). Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Quedan excluidas Flotas y empresas. Oferta válida para particulares y autónomos que adquieran un nuevo Nissan PULSAR Visia Entry 1.2 DIG-T 115CV (85 kW) manual, que entreguen un vehículo usado a nombre del comprador y financien con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses, entrada mínima 0% y entrada máxima 40%. Oferta no compatible con otras campañas y válida hasta fin de mes o finalización del Plan PIVE 8, lo que antes suceda. Para más información acude a tu concesionario más cercano. Modelo visualizado: Nuevo Nissan Pulsar Tekna.

Toyota FCV Plus

Cuatrimotor cero emisiones

Toyota está convencida de que la electricidad producida por la pila de hidrógeno es la energía para la automoción del futuro, y si el Mirai es su último desarrollo en la materia, su visión a largo plazo se materializa en el FCV (Fuel Cell Vehicle) Plus. Para antes, concretamente para los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio de 2020, tendrá en funcionamiento una flota de 100 autobuses Fuel Cell, empezando a funcionar los primeros ya en 2016. Por su parte, el Toyota Mirai ha recibido 1.500 peticiones de compra en su primer mes a la venta en Japón. La marca ha decidido incrementar su producción a 700 unidades en 2015, 2.000

▶ El Toyota FCV Plus solamente mide 3,8 m de longitud, pero su distancia entre ejes es de 3 m, 15 cm mayor que la de un Land Cruiser.



en 2016, y 3.000 en 2017. Otros usos para la pila de combustible son las carretillas elevadoras, y los generadores de potencia de alta eficiencia para el hogar. Precisamente, el Toyota FCV Plus es capaz de desarrollar esta última función, alimentándose de una fuente externa de hidrógeno y trasladando la energía eléctrica que genera su pila de combustible hasta una vivienda para uso de electrodomésticos.

El Toyota FCV Plus llevaría un motor eléctrico en cada rueda, una pequeña pila de combustible sobre el tren delantero, y una batería detrás del asiento trasero. De ahí su espacioso habitáculo, si bien limitado a 4 plazas.

Yamaha Sports Ride Concept

Deportivo puro con fibra de carbono y motor de moto

El Yamaha Sports Ride se recordará como uno de los conceptos más tentadores del Salón de Tokio 2015. Ahora sólo falta que Yamaha se decida a fabricarlo y se comercialice.

Se trata de un coupé de dos plazas, motor central y extrema ligereza, con chasis tubular. Dichos tubos están complementados por paneles de fibra de carbono con nido de abeja entre medias, una varian-

te nueva del concepto de producción iStream, ideado por el ingeniero sudafricano Gordon Murray. Murray, ya concibió el superdeportivo McLaren F1 y diversos monoplazas de éxito de la F-1 (dos Campeonatos del Mundo con Brabham y 3 con McLaren)

El diseño tanto exterior como interior

de este biplaza es sumamente atractivo, con detalles típicos de moto como los retrovisores a los escapes; ha sido liderado por Dezi Nagaya (Toyota Yaris) Del motor, no hay datos, aunque el anterior Yamaha Motiv, también obra de Gordon Murray, llevaba un tricilíndrico de 1 litro, que en este caso podría desarrollar 100 CV de potencia para un peso inferior a 900 kg.

▶▶ El Sports Ride es el segundo coche que nace de Yamaha y Gordon Murray. Si se fabricara en serie, sería un deportivo de precio asequible.



VUELVE A HABLAR DE TU COCHE



Vas a querer contar muchas cosas de tu nuevo Outlander.

Hablarás de su diseño "Dynamic Shield", con luces diurnas integradas LED de 12 diodos. De su altísimo nivel de equipamiento en toda la gama, con navegador MMCS, llantas de aleación de 18", cámara trasera o sistema de arranque sin llave. De su impresionante insonorización interior. O de su reducido consumo y bajas emisiones. Vas a volver a hablar de tu coche.

Nuevo Mitsubishi Outlander, desde 24.400€



Drive@earth

CO₂: 130 – 154 g/km · Consumo: 4,9 – 5,8 l/100km

Modelo fotografiado: Outlander 220 DI-D 6AT Kaiteki 4WD. Precio del Outlander 220 DI-D Motion 2WD 5 plazas, válido en Península y Baleares para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S. A., por un importe mínimo de 15.000€, a un plazo mínimo de 48 meses. Esta oferta incluye: promoción, IVA, IM, plan PIVE 8 (sujeto a disponibilidad y condiciones del Plan en el momento de la compra) y transporte. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta el 31/12/2015. Asistencia 24h en Europa. Mitsubishi recomienda lubricantes **REPSOL**

El algodón no engaña

Y el algodón en este caso son nuestros aparatos de medición, los cientos de kilómetros recorridos en todo tipo de vías, los datos recogidos en nuestra pista de pruebas y la experiencia de nuestros probadores. El nuevo A4 se convierte en la mejor berlina del segmento por muchas y poderosas razones. Aunque si tuviésemos que resumir todas ellas en dos palabras, tendríamos que hablar de equilibrio y calidad.

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



Aunque ya se han vendido 12 millones de unidades del sedán de tamaño medio de Audi, el A4 no es el modelo más exitoso de la marca alemana ni en España, donde se venden más unidades del A3 y del A1 que de la berlina; ni en Europa, donde en 2014, el A3 superó al A4 en casi 75.000 unidades. Sin embargo el A4 actual es líder de ventas netas en su segmento en lo que va de año y como modelo tiene una gran importancia estratégica dentro de la marca porque la mitad de su clientela pertenece

al estrato ejecutivo de cargos medios en grandes empresas y, sobre todo, porque la mayoría de ellos son líderes de opinión que pueden ejercer su influencia entre importantes grupos de compradores.

En definitiva, el Audi A4 es un escaparate que puede atraer muchas miradas y empujar a muchos compradores al concesionario a comprar éste u otros modelos de Audi. Y sólo así se entiende que la marca alemana haya puesto tanto empeño en construir el mejor A4 de todos los tiempos. Un

modelo que aunque a simple vista parezca mentira, ha recibido un 90 por ciento de piezas nuevas respecto al anterior. Y lo de «aunque parezca mentira» viene a cuento de la gran similitud entre el actual y el nuevo A4.

A este respecto, todavía recuerdo la acalorada respuesta de Walter de Silva, el jefe de diseño del Grupo Volkswagen, el día que, hace unos cinco años, le dije que todos los Audi se parecían demasiado. Por resumir, el certero diseñador italiano me vino a decir

que dentro del casi obligado aire de familia que tiene que tener todo modelo, cada Audi tenía su propia personalidad, pero que no obstante no tardaría mucho en notar cambios importantes. Estaba claro que hablaba del diseño de los faros, y sobre todo de las evidentes diferencias que establecen la caprichosos diseños de los leds de luz día entre todos los modelos de la gama Audi.

Independientemente del diseño, un charco del que a veces resulta complicado salir en una discusión de amigos, lo cier-

to es que el A4 ya era un gran coche. Calidad general, buenas maneras sobre el asfalto, agrado de uso... Parecía difícil cuando no imposible progresar más todavía en aspectos como los niveles de terminación, el aplomo, las prestaciones o los consumos. Pero Audi ha conseguido mejorar todo o casi todo en la última berlina alemana. La aerodinámica, el peso, la sonoridad, el consumo, el espacio interior, la dotación de seguridad, la precisión de algunos elementos mecánicos, la conectividad, el com-

portamiento... Por ejemplo, reducir el Cx aerodinámico de cualquier modelo no es difícil, es lo siguiente. Y lograr el mejor dato del segmento y el segundo mejor dato del mundo es un logro increíble. Pero con un Cx de 0,23 –ver recuadro– el nuevo A4 lo ha conseguido. Y se nota.

Nuestro bolsillo lo nota en el consumo y nuestros oídos en la sonoridad. El trabajo de aeroacústica es ejemplar. Una lucha de las fuerzas aerodinámicas interactuando con fronteras sólidas que ha dado

como vencedor a una berlina que mejora notablemente la sonoridad interior de sus rivales situándose al nivel de nada menos que un Audi A8. Pero la excelente aerodinámica se ha visto apoyada por la gran rigidez torsional de una nueva plataforma MLB Evo, por unos soportes de motor de dureza variable, por un sistema de sellado de puertas que tiene que ser la repera porque incluso Audi lo cataloga de complejo y por un parabrisas con un aislamiento acústico de serie solo comparable al utilizado en

PRECIO **39.820 €**

EMISIONES DE CO₂: **107 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad excepcional. Silencio de marcha. Relación prestaciones-consumos. Peso. Facilidad y agrado de conducción. Precio competitivo. Comportamiento.

DEBE MEJORAR

- Detalles de equipamiento. Diseño continuista. Túnel central trasero muy voluminoso. Techo de maletero sin forrar. Rueda de repuesto de emergencia.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



amas@motor16.com

LA CLAVE

Reconozco que las berlinas no me vuelven loco. Sin embargo resulta difícil no enamorarse del nuevo Audi A4. Agrado y precisión son las armas que emplea la berlina alemana para convencer. Y es que conducir este modelo es lo más parecido a conducir un coche excepcional como es el A8, por refinamiento, silencio de marcha, potencia y calidad de pisada. Como ocurre con sus rivales, equiparlo bien cuesta dinero, pero está claro que lo bueno se paga.



◀◀ La rueda de emergencia es de serie, pero el respaldo partido y abatible cuesta 445 euros. El maletero cumple



**DIVERTIDO
NUESTRA UNIDAD
IBA EQUIPADA CON
SUSPENSIÓN REGULABLE
OPCIONAL, PERO SIN
ELLA TAMBIÉN DISFRUTA
DE UN GRAN APLOMO
PANTALLA GRANDE
EN COLOR Y CON 7
PULGADAS DE SERIE, LA
PANTALLA CENTRAL DEL
A4 DA CALIDAD**



▲ El 'Audi virtual cockpit' se convierte en una de las opciones más recomendables del nuevo A4. Permite configurar la pantalla a nuestro gusto.



◀ El paquete de iluminación Plus –330 euros– permite elegir la luz ambiente desde una paleta de colores amplísima. Y el 'Audi drive select' adaptar dirección, cambio etc. al gusto del consumidor.



▲ Las plazas traseras ganan 30 mm para las piernas aunque mantienen un túnel central muy voluminoso que en este caso añade salidas de aire y una tercera zona del climatizador.



▲ El 'drive select' se puede seleccionar directamente desde el salpicadero. Y la tecla que modifica el sistema Virtual Cockpit.



▲ El nuevo pomo del cambio automático S Tronic lleva incorporado la P.

segmentos superiores. El resultado es sorprendente y los datos del sonómetro, espectaculares.

La reducción de peso también ha ayudado a conseguir mejoras importantes porque nuestro protagonista, con el motor 2.0 TDI de 190 caballos y cambio S tronic de doble embrague, 7 marchas y una rapidez y suavidad de funcionamiento asombrosa, pesa 95 kilos menos que el A4 anterior de la misma potencia pero dotado de un cambio automático Multitronic de 8 marchas y variación continua, mucho menos eficaz.

Lo cierto es que la mayor ligereza junto al tándem TDI 190-S tronic, resulta definitivo porque el motor em-

puja con la contundencia de un deportivo –acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos–, el S tronic es rapidísimo pero efectúa los cambios con la suavidad y comodidad de una berlina de lujo y con la posibilidad de efectuarlos con las levas del volante de serie, y el consumo nunca se convierte en un quebradero de cabeza. De hecho esta versión, que también disfruta del modo 'Efficiency' gasta casi medio litro menos que el modelo al que sustituye y salvo que realicemos una conducción muy dinámica –pero mucho–, los seis litros cada 100 kilómetros de media serán nuestra cifra de referencia. Las emisiones por su parte no tienen que preocupar a los futuros clientes ya que este motor

cumple la exigente normativa Euro VI con una reducción significativa de dichas emisiones gracias a la recirculación de gases de escape, y a un tratamiento en varias etapas, que incluye un catalizador selectivo de reducción y add blue.

El nuevo chasis del A4 comprende nuevos ejes de cinco brazos y soluciones muy eficaces para conseguir gran confort junto a un alto grado de agilidad. Así lo demostró el A4 con suspensión 'normal' que probamos hace unas semanas en Italia, con un comportamiento idóneo para un tipo de conductor exigente pero cuya prioridad no es precisamente trazar curvas todo el día. Sin embargo, nuestra unidad de pruebas iba provista de suspensión

con amortiguadores ajustables CDC –1.150 euros– de nuevo desarrollo con válvulas controladas electromagnéticamente. Esta suspensión, que se regula mediante el 'drive select' de serie, va aparejada en su modo 'comfort' a una altura de la carrocería 10 mm más baja y en modo 'Dynamic' a una altura 23 mm menor. Es un equipamiento muy recomendable para los que no se conforman con el buen compromiso de la suspensión de serie y buscan un 'setup' específico para cada ocasión porque su ritmo puede llegar a ser muy vivo. El resultado es que se puede llevar a la familia de paseo con una amortiguación mullida y mimosa que les gustará, o ir a ver un rally con los amigos y dejar-



▲ Nuestra unidad de pruebas iba equipada con suspensión regulable.

les con la boca abierta cuando comprueben que esa berlina aparentemente inofensiva le puede sacar los colores a más de un deportivo de raza en una carretera revirada.

Salvo en altura, que sigue siendo la más baja del segmento premium, el nuevo A4 crece en todas sus cotas. Poco, pero crece lo suficiente como para ganar algo de espacio en las

plazas traseras. Son en concreto alrededor de 23 mm los que permiten que un adulto se acomode mejor. Mantiene, eso sí, la capacidad del maletero en unos buenos 480 litros, aunque sorprende que en la versión básica el equipamiento de serie proponga un respaldo fijo sin partición ni posibilidad de abatirse, aunque eso sí, cuenta con componentes de magnesio para aligerar. Parece ser que no todo el mundo es partidario de ese sistema que nosotros vemos muy práctico.

El techo del maletero no va forrado –mal habitual de todos en el segmento– y en la versión básica se echan en falta algunos detalles de equipamiento como los sensores de lluvia y luz, por no decir que el

único color sin cargo es el negro. Sin embargo sería injusto hablar de calidad justa o equipamiento pobre. El nuevo A4 está construido a conciencia y con una gran calidad que se aprecia en cada detalle.

Y la versión de acceso incluye de serie sistemas caros como los faros de xenón plus, el sistema de infoentretenimiento, el climatizador bizona o una dotación de seguridad que comprende el freno multicolisión, el detector de fatiga o el Audi Presense City hasta 85 km/h. Y a base de talonario el A4 puede llevar hasta 30 sistemas de asistencia, los mismos que estrenó el Q7, incluido un asistente predictivo de eficiencia que parece de ciencia ficción.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir. conducto común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima/rpm	190 /3.800-4.200
Par máximo/rpm	40,8 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	S-Tronic de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	76,9
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Del: Disco ventilado. Tras: Disco
SUSPENSIÓN	
Delantera	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	245/40 R18
Marca	Hankook
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1,555
Capacidad del depósito (l)	54
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,2
Número de plazas	5

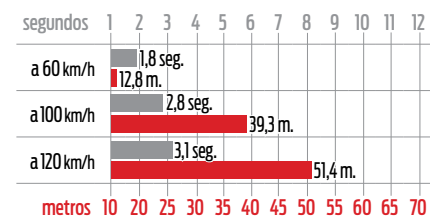
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces			▶
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido			▶
Faros LED			▶
Faros Matrix LED			▶
Aparcamiento asistido			▶
Faros de Xenon	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call			▶
Asistente apertura de puertas			▶
Asistente de salida en batería			▶
Airbag rodilla			▼
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz			▶
Control de tracción	▲		
Neumáticos «run flat»	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

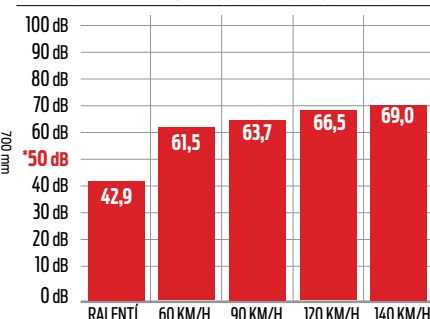
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	237 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,7)
Recorriendo (metros)	122
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	13,9
1.000 m desde 50 km/h en D	26,8
De 80 a 120 km/h en D	5,6
Error de velocímetro a 100 km/h	99
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,0
Conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,5
A 140 km/h de crucero	6,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.000
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,8
Ciclo extraurbano	3,7
Ciclo mixto	4,1

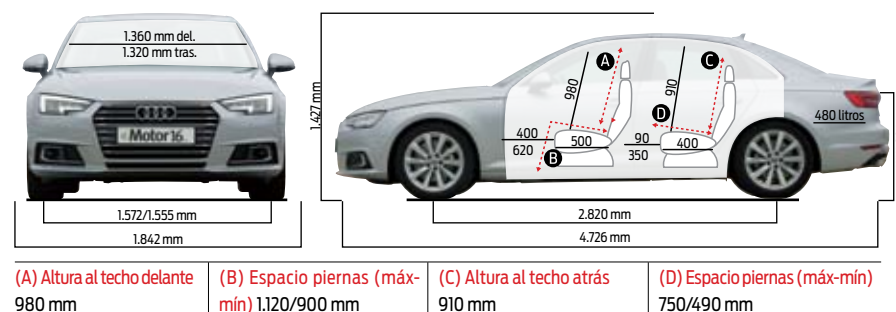
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	AUDI A4 2.0 TDI 190 S TRONIC	BMW 320D BERLINA AUTOMÁTICO 190 CV	JAGUAR XE 2.0 DIESEL 180 CV PURE AUTOMÁTICO	MERCEDES C 250 D BERLINA 204 CV
Precio	39.820 euros	40.355 euros	39.500 euros	47.000 euros
Cilindrada	1.968	1.995	1.999	2.143
Potencia	190 CV-3.800/4.200 rpm	190 CV-4.000 rpm	180 CV-4.000 rpm	204 CV-3.800 rpm
Par máximo	40,8 mkg-1.750/3.000	40,8 mkg-1.750/2.500	43,9 mkg-1.750/2.500	51,0 mkg-1.600/1.800
Cambio	7 velocidades/automatico	8 velocidades/automatico	8 velocidades/automatico	7 velocidades/automatico
Tracción	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera
Consumos	4,8/3,7/4,1 l/100 km	4,8/3,6/4,0 l/100 km	5,0/3,7/4,2 l/100 km	5,3/3,6/4,3 l/100 km
Emisiones	107 g/km CO ₂	106 g/km CO ₂	109 g/km CO ₂	109 g/km CO ₂
Autonomía	1.317 kilómetros	1.425 kilómetros	1.333 kilómetros	1.534 kilómetros
Vel. máxima	237 km/h	230 km/h	230 km/h	247 km/h
0 a 100 km/h	7,7 segundos	7,2 segundos	7,8 segundos	6,6 segundos
Maletero	480 litros	480 litros	450 litros	460 litros
Dimensiones	4.726/1.842/1.427 mm	4.633/1.811/1.429 mm	4.672/1.850/1.416 mm	4.686/1.810/1.442 mm
Batalla	2.820 mm	2.810 mm	2.835 mm	2.840 mm
Diámetro giro	11,6 metros	11,3 metros	11,7 metros	11,2 metros
Depósito comb.	54 litros	57 litros	56 litros	66 litros
Peso	1.555 kilos	1.525 kilos	1.565 kilos	1.595 kilos
A favor	La calidad es muy buena tanto en acabado como en materiales. Y es muy silencioso. Destaca su estabilidad y facilidad de conducción. Y los sistemas de seguridad de serie u opcionales. O su relación longitud-peso. Precio competitivo.	Su consumo es muy bueno, gracias entre otras cosas a un peso muy ligero y al cambio de 8 marchas. El tacto de conducción del 320D es muy deportivo gracias a una distribución del peso muy equilibrada. De serie lleva neumáticos que funcionan en caso de pinchazo.	Su comportamiento dinámico es excelente casi en cualquier circunstancia. Tecnología de vanguardia. Confort de suspensiones. Cambio eficiente de 8 velocidades. Utilización mayoritaria de aluminio en la carrocería.	Potencia superior sin que se dispare el consumo. Mejores prestaciones. La mayor distancia entre ejes del grupo. El depósito más grande y por tanto la mejor autonomía. Amplio despliegue de sistemas de seguridad. Cuenta con el mejor diámetro de giro.
En contra	La línea, aunque lleva novedades muy acertadas, es demasiado continuista. El túnel central del piso atrás es demasiado voluminoso. En la versión básica los sensores de lluvia y luces o el respaldo partido son opcionales.	Su equipamiento de serie es muy justo en relación a su precio final. El sistema de Start/Stop de parada y arranque en las detenciones es muy brusco. También tiene un túnel central muy voluminoso. El cambio automático es algo caro.	El equipamiento no es uno de sus fuertes. El motor diésel es moderno, sin embargo es áspero y muy poco refinado. El maletero es el más pequeño del grupo y su piso muy irregular. La plaza central trasera es incómoda.	7.000 euros más caro que su rival el A4. Peso mayor. Cambio automático menos rápido. La anchura y la altura en las plazas traseras es algo justa. Y la pantalla central fija es algo aparatosa respecto a la del A4.



EL DETALLE

AERODINÁMICA El mejor de su clase

Con un Cx de 0,23 el nuevo A4 se convierte en el mejor de su clase en cuanto a aerodinámica. Un trabajo que comprende desde el diseño de la carrocería hasta el carenado de los bajos, pasando por entradas de aire adicionales, espejos retrovisores con estrechas bandas inte-



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste km total: 1,66 euros/km.

RED DE POSVENTA
 131 puntos de asistencia en toda España.

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

SEGURO
 Seguro a terceros: 358,10 euros/año. Seguro a todo riesgo: 615,88 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
 VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 51.845 EUROS

El resto simplemente sueña con cogerle el rebufo cuando 'vuela' a 330 km/h. Audi se ha superado con su nueva criatura. Este R8 es una máquina fabricada artesanalmente en sus nuevas instalaciones de Audi Böllinger Höfe, utilizando materiales de última generación para ofrecer un comportamiento de carreras. Si a ello le sumas un corazón V10 capaz de emitir música celestial y lo último en tecnología para controlar cada parámetro de su chasis, su sistema de tracción quattro o su cambio S tronic, tienes un bólido para disputar las 24 Horas de Le Mans, pero con matrícula.



Esto sí es un deportivo

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

En 2006 Audi se hacía con su sexta victoria en las 24 Horas de Le Mans—a día de hoy tiene 13 títulos—. También ese año estrenaba el R8, un deportivo artesanal del que se han fabricado 27.000 ejemplares que hacen vibrar a sus orgullosos propietarios. Semejante máquina estrena segunda generación, en cuyo desarrollo la casa de los cuatro aros emplea tecnología heredada de la máxima competición.

No sólo eso, sino que este R8 y el R8 LMS de carreras se han desarrollado simultáneamente y por sus entrañas corre, o más bien vuela, ADN de carreras.

Deseábamos probar a fondo esta máquina que 492 operarios ensamblan a mano, y una semana con él nos ha hecho estremecer con sensaciones soñadas por la mayoría de 'deportivos'.

Incluso en este R8, Audi mantiene un diseño continuista. Pero tiene un poder de atracción que hipnotiza.

Ahora prescindes de la llave y los asientos de un A3, y también desaparecen los mandos interiores del anterior Audi TT. Se nota que han puesto más 'cariño' en su habitáculo, con un diseño 'monoposto' y calidad equiparable a un A8. El único pero es que el disfrute se limita a dos personas y su testimonial maletero, pero ¿conoces algún coche de carreras con espacio para maletas?

Su volante es una obra de ingeniería, con un pulsador rojo que pone en marcha su

corazón. Un corazón 5.2 V10 atmosférico, una especie en extinción que ensamblan a mano en la fábrica de Győr, Hungría. Audi lo deja al aire bajo una cubierta de cristal, donde sólo le falta indicar su orden de detonación: 1-6-5-10-2-7-3-8-4-9.

Cómo ronronea. Y su velocímetro digital coloca la zona roja en 6.500 rpm para advertirnos de que la maquinaria está fría. También hay testigos de temperatura del motor, transmisión e incluso de sus cuatro neumáticos.

En marcha sorprende el aislamiento acústico con un motor que respira en nuestra nuca y lo fácil que es conducirlo a pesar de su corpulencia. Pero las ciudades son parajes inhóspitos para un deportivo que levanta 1,24 metros del asfalto. Has de tener mil ojos con los bordillos, bolardos, resaltos... Y la suspensión Magnetic Ride genera incómodos rebotes al filtrar irregularidades imperceptibles en un Audi A4.

Tiene 'start-stop', pero su consumo urbano es alto. Aun-

que mimemos el gas, nuestro cerebro activa el modo carreras cuando los semáforos cambian de rojo a verde.

Frente a nosotros está el Audi Virtual Cockpit, una pantalla TFT de 12,3 pulgadas que configuras a tu gusto a base de tiempo y mejor detenido. Se controla desde el volante o con el MMI central, pero desde el asiento derecho no se ve bien, convirtiendo a nuestro acompañante en un mero espectador.

Cuanto más ruedo con este R8 V10 Plus más me gusta. A



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Semana de vértigo la vida junto a este deportivo capaz de plantar cara a cavallinos rampantes, toros de lidia o máquinas nacidas en la sede de Woking. Y es que Audi se ha 'salido' con el nuevo R8, cuya versión Plus parece un coche de carreras pero con matrícula, climatizador, maletero... Bueno en realidad es un coche de diario, pero con un corazón de los que ya quedan pocos, un V10 atmosférico que te acelera el pulso con cada vuelta de cigüeñal. Y ojo, porque éste llega a girar a 8.700 rpm.

PRECIO **214.870 €**

EMISIONES DE CO₂:
287 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Prestaciones de vértigo. Mecánica. Cambio, tracción... Niveles de personalización dinámica. Tecnología. Comportamiento. Dirección mejorada.

DEBE MEJORAR

- Precio en la órbita de Ferrari, Lamborghini... Maletero. Pocos asistentes a la conducción. Consumo real alto. Regulación de sus asientos de serie.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



El maletero da para el casco, el mono y poco más. Tras los asientos hay este hueco aprovechable. El motor queda al aire e iluminado. Una obra de arte para admirar.



Su tracción quattro es de nuevo desarrollo. El reparto de pesos entre ejes del Audi R8 es de 42:58. Ideal.



**EFFECTIVO AL MÁXIMO
LAS SUSPENSIONES NO
PERMITEN BALANCEOS
Y LA TRACCIÓN PARECE
LEVANTAR EL ASFALTO.
DE SUS 610 CV NO SE
DESAPROVECHA NI UNO
MONOPOSTO
ASÍ DENOMINAN SU
PUESTO DE CONDUCCIÓN,
ENFOCADO AL PILOTO.
EL CARBONO INTERIOR
ES OPCIONAL, PERO SU
CALIDAD ES MÁXIMA**



Estos asientos se ofrecen sin coste respecto a los bacquet de serie y cuyo respaldo no se regula.



El Audi Virtual Cockpit es configurable al máximo y requiere práctica. La información mostrada es total. Los R8 V10 Plus equipan frenos cerámicos de serie. Muy potentes, ahorran 15,2 kilos frente a unos de acero.



Cuatro programas para el Audi Drive Select, más el modo Performance. Hay un R8 para cada momento del día. El cambio S tronic parece sacado de un Fórmula 1.

ritmo tranquilo parece más un TT que un bólido con 610 CV. Estrés cero, salvo por las miles de miradas que capturamos, y confort máximo para su planeamiento. Su poderoso motor nos permite circular a 55 km/h en séptima velocidad a sólo 1.200 rpm como si fuera un TDI, pero con acariciar el acelerador, en milisegundos engrana segunda.

Otro pulsador del volante, el del Audi Drive Select, varía los modos de funcionamiento, y de Confort pasamos a Dynamic –también hay Auto e Individual–. Suspensión y dirección se endurecen, además de que varía la forma de trabajar del sistema quattro, de la

caja de cambios S tronic situada tras el motor en posición transaxle y también potencia el sonido de sus escapes: ahora sí que suena a música celestial, tanto dentro como a kilómetros de distancia. Si no deseas apurar las marchas puedes poner el cambio en Confort y de nuevo activa el modo 'inercia' y el Cylinder On Demand, que desactiva la inyección en cinco cilindros. Eso sí, para no 'escandalizar' a su conductor, han preferido no mostrar cuándo entra en acción, como en Seat.

Con cinco cilindros volaría, pero es mejor aprovechar su V10, que sorprende cuando un indicador muestra que

sólo necesitamos un 10 por ciento de la potencia para ir al ritmo del resto. Qué facilidad para correr, para adelantar... Pero con mucha cabeza, pues como yo, sólo tienes 15 puntos de carne y los puedes perder sin esforzarte el mismo día que estrenes tu R8.

Carece de sistemas de ayuda a la conducción como el sensor de ángulo muerto, elemento que sólo añadiría peso, pues nadie vendrá tan rápido como tú. Podrías plegar sus retrovisores y no utilizarlos nunca, salvo para aparcar.

Si la ciudad no le gusta, las vías rápidas ni fu ni fa. Para este Audi R8 V10 Plus son sólo la superficie que pisar

para dirigirse a un circuito donde extraer la quintaesencia de un bólido cuyo chasis combina aluminio y CFRP de acuerdo al principio 'el material correcto en la cantidad correcta en el lugar correcto'. Esto da una idea de lo que Audi promulga: A la vanguardia de la técnica.

Es el momento de seleccionar el programa Performance desde otro pulsador en el volante –con modos para asfalto seco, húmedo o nieve–. Ahora el R8 está preparado para pulverizar cronos. Activamos el Launch Control y el cuentavueeltas se clava en las 4.400 rpm.

3, 2, 1... Y salimos dispa-



La iluminación es LED y los intermitentes dinámicos. A 330 km/h, su alerón trasero de CFRP y otros apéndices aerodinámicos generan 140 kilos de apoyo.

rados. Si apuramos hasta las 8.700 rpm en primera alcanza 78 km/h, en segunda 118, en tercera 163... Y no para hasta llegar a 330 km/h, lo que le convierte en el Audi más rá-

pido de la historia. Nuestro cuerpo se pega al asiento y el 'G-meter' indica 1G positivo en aceleración. Eso son palabras mayores. No hay pérdidas de tracción y aunque el

asfalto está húmedo rebaja una décima el registro de 0 a 100 km/h. Para que aprecies el trabajo de la tracción quattro.

El nuevo A4 que nos acom-

paña y que con 190 CV anda más que de sobra, necesita 25,7 segundos para alcanzar 180 km/h y este ejemplar los coge en tan sólo 8,1.

Su paso por curva es rapidísimo. No balancea nada y frena de maravilla gracias a sus discos carbono-cerámicos. La dirección mejora drásticamente. Antes tenía 3,2 vueltas entre topes y ahora 2,1. Presenta una dureza perfecta y no da sensación de flotar como en otros 'deportivos' que intentan plantar cara a esta máquina artesanal cuyo precio va acorde a la tecnología y a las sensaciones que es capaz de transmitir.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

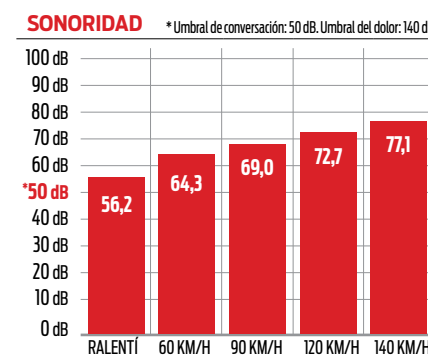
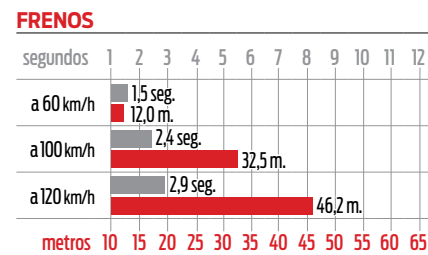
MOTOR	5.2 V10 FSI
Disposición	Central longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	10 cilindros/40
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	5.204
Alimentación	Inyección directa FSI e indirecta MPI de gasolina.
Potencia máxima (CV)/rpm	610 / 8.250
Par máximo (mkg)/rpm	57,1 / 6.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	S tronic de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	53,8
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. cerámicos, pinzas de 6 pistones del. y 4 tras.
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente con brazos de aluminio, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente con brazos de aluminio, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos (Del.-Tras.)	245/35 R19-295/35 R19
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.630
Capacidad del depósito (l)	73
Relación peso/potencia (kg/cv)	2,67
Número de plazas	2

EQUIPAMIENTO

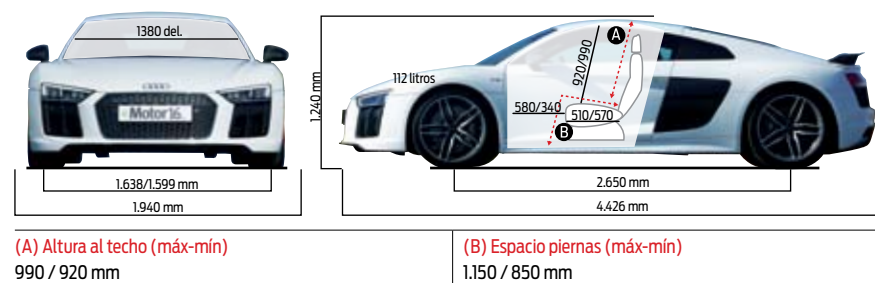
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Instrumentación configurable	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Navegador MMI Plus	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asientos tipo bucket	▲		
Asientos en cuero y calefactados	▲		
Faros LED	▲		
Faros Láser y asistente de luces			▶
Aparcamiento asistido		▼	
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Retrovisores fotosensibles	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▼
Reconocimiento de señales			▼
Alerta cambio involuntario carril			▼
Alerta por cansancio			▼
Llamada de emergencia e-call			▼
Asistente apertura de puertas			▶
Asistente de salida en batería			▼
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia			▼
Suspensión Audi Magnetic Ride			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Sensores de aparcamiento	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Asistente de luces de carretera			▶
Discos de freno carbocerámicos	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag de rodillas para conductor			▼
Airbag laterales delanteros	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	330 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	10,9
De 0 a 50 km/h	1,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,1 (3,2)
De 0 a 200 km/h (oficial)	10,3 (9,9)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	10,1
CONSUMOS	
l/100 km	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	17,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,4
Conducción dinámica	25,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,8
A 140 km/h de cruceo	14,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	13,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	537
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	17,5
Ciclo extraurbano	9,3
Ciclo mixto	12,3



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI R8 5.2 V10 PLUS	FERRARI 488 GTB	LAMBORGHINI HURACÁN LP610-4	MC LAREN 650S
Precio	214.870 euros	236.719 euros	230.096 euros	238.000 euros
Cilindrada	5.204	3.902	5.204	3.799
Potencia	610 CV - 8.250 rpm	670 CV - 8.000 rpm	610 CV - 8.250 rpm	641 CV - 7.250 rpm
Par máximo	57,1 mkg - 6.500	77,5 mkg - 3.000	57,1 mkg - 6.500	69,1 mkg - 6.000
Cambio	7 velocidades/aut. doble embrague	7 velocidades/aut. doble embrague	7 velocidades/aut. doble embrague	7 velocidades/aut. doble embrague
Tracción	A las 4 ruedas	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera
Consumos	17,5/9,3/12,3 l/100 km	N.D./N.D./11,4 l/100 km	17,8/9,4/12,5 l/100 km	17,5/8,5/11,7 l/100 km
Emisiones	287 g/km CO ₂	260 g/km CO ₂	290 g/km CO ₂	275 g/km CO ₂
Autonomía	593 kilómetros	684 kilómetros	640 kilómetros	615 kilómetros
Vel. máxima	330 km/h	330 km/h	325 km/h	333 km/h
0 a 100 km/h	3,2 segundos	3,0 segundos	3,2 segundos	3,0 segundos
Maletero	112 litros	N.D.	N.D.	N.D.
Dimensiones	4.426/1.940/1.240 mm	4.568/1.952/1.213 mm	4.459/1.924/1.165 mm	4.509/1.895/1.119 mm
Batalla	2.650 mm	2.650 mm	2.650 mm	2.670 mm
Diámetro giro	11,2 metros	N.D.	11,5 metros	N.D.
Depósito comb.	73 litros	78 litros	80 litros	72 litros
Peso	1.630 kilos	1.475 kilos	1.551 kilos	1.405 kilos
A favor	La tracción total es vital con 610 CV tras nosotros. Motor atmosférico potente y cambio S tronic rapidísimo. Configuración dinámica a la carta. Calidad de acabado. Prestaciones sensacionales. Equipamiento. Tecnología. Facilidad de uso.	Metidos en más de 200.000 euros, Ferrari es la marca fetiche. Imagen llamativa. Nuevo motor V8 Biturbo, muy potente y enérgico desde muy bajas vueltas. Tecnología, construcción y materiales inspirados en la Fórmula 1. Equipa Start-Stop y tiene aerodinámica activa.	Es el hermano gemelo del Audi R8. Mismo chasis, motor... Pero carrocería 'made in Sant'Agata Bolognese' donde se fabrica artesanalmente. Bien acabado, mejor que Ferrari y tecnológico a más no poder. Otra máquina que se convertirá en leyenda.	Realmente avanzado, pues es el único con chasis monocasco en fibra de carbono, lo que reduce su peso drásticamente. Recurre a un motor 3.8 V8 Biturbo y como el resto, a un cambio de doble embrague. Es rapidísimo y tiene una versión Spider con techo rígido.
En contra	Quien plantea gastar semejante cifra piensa en otra marca. Imagen continuista. Sin levas fijas. Consumo real elevado aun a ritmo tranquilo. Aclimatación al Audi Virtual Cockpit. Sin asistentes de conducción.	Su deportivo habitáculo debería tener mejores ajustes. No hay versión con tracción a las cuatro ruedas. Ausencia de asistentes a la conducción y de seguridad activa. Menos utilizable a diario que el Audi R8. Mantenimiento más caro.	Su carrocería cuesta más de 15.000 euros, pues el coche es idéntico al Audi R8. Puntos de asistencia más limitados y mantenimiento más complejo. Navegador opcional y muchos extras que equipa de serie el R8.	El más radical en cuanto a dinámica de todos. No equipa Start-Stop. Escasos puntos de asistencia en España. No hay versiones con tracción a las cuatro ruedas. Tacto de sus frenos cerámicos de serie.

EL DETALLE

LUZ LÁSER Para ver mucho más allá

El desaparecido Audi R8 LMX estrenaba la luz láser, opción disponible en el nuevo Audi R8 por 4.455 euros. Sus faros se diferencian por sumar una lámina decorativa en color azul anodizado, pero además cada faro cuenta con cuatro diodos láser de sólo 300 micras de diámetro que se suman a los 37 LED que hay como equipo de serie. El láser sólo funciona al activar las luces largas y a más de 60 km/h, proporcionan-

do una claridad excepcional y doblando el alcance de la luz larga LED, algo que es de agradecer en un bólido que alcanza los 330 km/h.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,50 euros/km. Coste financiero: 3,98 euros/km. Coste por km total: 4,48 euros/km.

RED DE POSVENTA
 131 puntos de asistencia en toda España.

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

SEGURO
 Seguro a todo riesgo: 1.061,61 euros/año con franquicia de 750 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
AUDI
 VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 243.750 EUROS



Todocamino total

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

Entre el XC70 –su primera generación nació en 1998– y el V40 Cross Country –lanzado en 2013– había un hueco que la casa sueca llena ahora con las variantes Cross Country de S60 y V60, el primero de corte sedán –sirve para explorar un nuevo nicho de mercado– y el segundo, familiar. Y es que llamaba la atención que Volvo, una de las inventoras de este tipo de coche, no tuviese aún un familiar medio de aire todocamino cuando casi una decena de marcas ya lo ofrecen: Audi A4 Allroad, Citroën C5 CrossTourer, Opel Insignia Country Tourer, Peugeot 508 RXH, Seat León X-Perience, Skoda Scout, Subaru Outback y los Volkswagen Golf y Passat en versión Alltrack.

Volvo entra con fuerza, ya que su V60 CC es todocamino ‘de veras’, pues tanto las versiones de tracción delantera como las AWD presentan una excelente altura libre: 201 milímetros,

que apostó hace muchos años por los familiares ‘camperos’, amplía ahora su oferta con el V60 Cross Country, que sorprende con capacidades dignas de un vehículo todoterreno en el caso de la versión D4 AWD aquí probada.

65 más que el V60 normal. De hecho, ya quisieran muchos SUV ir tan lejos del suelo como el V60 CC. Y

no digamos sus rivales directos, pues el Scout propone 171 milímetros, 174 el Passat Alltrack y 180 el A4 Allroad. Sólo

está al mismo nivel el Outback, con 200 milímetros.

Como resultado, en el V60 CC circulamos por malas pistas con tranquilidad, incluso si hay roderas. Y se atreve hasta con pequeños obstáculos gracias a unos ángulos ‘off road’ brillantes: 19,4 grados el de ataque –con 13,4 se conforma el Passat Alltrack– y 25,7 el de salida –10,5 en el modelo de Volkswagen–. Además, sus posibilidades se acentúan con la tracción total, que sólo se asocia –eso no nos gusta– a los motores más briosos de gasolina y diésel, y con la caja automática, que no es la de ocho marchas de las versiones de tracción delantera, sino una de seis algo más lenta.

Conviene aclarar, además, que la versión D4 no equipa el mismo motor según el tipo de tracción: si es delantera monta el 2.0 Drive-E de cuatro cilindros y 190 CV, y si es total –como en la unidad probada–, el 2.4 de cinco cilindros, también de 190 CV pero con mayor par y disponible durante un mar-

PRECIO		48.662 €
EMISIONES DE CO₂: 149 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Bien adaptado al uso ‘off road’: tracción eficaz y altura al suelo. Prestaciones. Frenada. Calidad. Asientos.	Gasto real sensible al tipo de uso. Maletero sólo correcto. Sonoridad del motor. Radio de giro amplio.	



◀▶ La dotación de asistentes de seguridad es casi interminable. El interior, muy cómodo, presume de amplitud y de unos asientos estupendos. El motor se oye demasiado.



◀▶ La altura al suelo es grande –20 centímetros– y los ángulos de ataque y salida sorprenden. De maletero, sólo 430 litros.



del depósito alargan el alcance en los viajes.

Por lo demás, comportamiento estupendo en carretera –frena y se sujeta–, alto confort, tecnología para dar y tomar, calidad ‘premium’ y tres acabados a escoger: Kinetic, Momentum y Summum.

gen más amplio. Es una mecánica que se deja oír –no tiene un sonido especialmente melódico al acelerar con fuerza–, pero empuja bien y mueve con soltura el conjunto, hasta el punto de que hemos mejorado las prestaciones oficiales, pues Volvo homologa 8,9 segundos para acelerar hasta 100 km/h y le hemos medido 8 décimas menos. Y recupera de 80 a 120 km/h en sólo 5,7 segundos. Sin embargo, el gasto real es mayor de lo previsto –la peor aerodinámica por culpa de la gran altura tiene que ver, pues del Cx de 0,29 del V60 se pasa a 0,34–, aunque los 67,5 litros

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Se han puesto de moda los familiares de aspecto todocamino, y raro es el fabricante que no ofrece uno. Pero Volvo, una de las marcas que los puso de moda, sabe que no basta con una estética ‘campera’ y un poco más de altura. De ahí que el V60 CC sea, desde ahora, uno de los referentes en este tipo de atractivo segmento.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.4 D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	5, en línea / 20
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.400
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 4.000
Par máximo/rpm	42,9 mkg / 2.500-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	53,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.712
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.638 / 1.865 / 1.545
Capacidad del maletero (l)	430
Capacidad del depósito (l)	67,5

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,1 (8,9)
Recorriendo (metros)	133
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,4
De 80 a 120 km/h en D	5,7
Recorriendo (metros)	162
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

SUS RIVALES



AUDI A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI S-TRONIC

Es algo más caro, pero aporta un punto extra de lujo y calidad, y un maletero más grande. Todas las versiones son Quattro, y hay motores TDI desde 150 hasta 245 CV.

Precio	46.820 €
Potencia	190 CV
Consumo 0 a 100 km/h	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	7,8 seg.



VW PASSAT ALLTRACK 2.0 TDI 4MOTION DSG

Es más amplio que A4 y V60, y tiene un maletero de 639 litros. Es el que menos gasta de los tres, tiene tracción 4Motion en todas las versiones y hay TDI de 150, 190 y 240 CV.

Precio	44.280 €
Potencia	190 CV
Consumo 0 a 100 km/h	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	8,0 seg.

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,8
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	9,5
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	813
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,8
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,7

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP
con tecnología **ACTIVE**



Responde como debe

La gama del nuevo Corsa ofrece un agradable motor de gasolina de 100 CV que brilla por su progresividad. Y el coche aragonés juega otras bazas.

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

Sin contar la variante que admite gas GLP, siete motores componen la familia Corsa: los dos diésel 1.3 CDTI, con 75 y 95 CV, y cinco de gasolina, con el poderoso OPC de 207 CV en la cumbre y dos mecánicas atmosféricas 1.4 en la base que, con 75 y 90 CV, dan de sí lo justo. Tanto, que los interesados en un Corsa de gasolina racional deberían apuntar hacia el avanzado 1.0 Ecotec Turbo de 115 CV –probado en el número 1.631– o el 1.4 Turbo de sólo 100 CV que ocupa estas páginas.

Y decimos ‘sólo’ porque extraña un valor tan modesto en

un 1.4 sobrealimentado, pues la propia Opel ofrece varios modelos con motor 1.4 Turbo de hasta 140 CV, y algunas marcas rivales pusieron el listón en 180 a partir de similar cilindrada. Sin embargo, la casa germana defiende su existencia por el generoso valor de par y su progresividad, sinónimo de buena respuesta al acelerar. De hecho, el flamante 1.0 Turbo de 115 CV anuncia 17,3 mkg entre 1.800 y 4.500 rpm, mientras que el 1.4 Turbo aquí probado rinde 20,4 mkg de 1.850 a 3.500 vueltas. Y ojo: los 100 CV están disponibles entre 3.500 y 6.000 rpm, que es tanto como decir que siempre están ahí.

Además, el cambio tiene

seis marchas para aprovechar aún mejor cada caballo, y el resultado general convence: pasa de 0 a 100 km/h en 11 segundos y, sobre todo, empuja muy bien, lo que se agradece en adelantamientos o al movernos por ciudad. Pero en carretera, eso sí, es más ágil el 1.0 Turbo de 115 CV si practicamos una conducción dinámica, y encima su consumo real es inferior: 6,5 l/100 medimos al 1.0 y 7,2 al 1.4 pese a sus 15 caballos menos.

Del resto, destacar la amplitud y la mejora protagonizada por el Corsa en el aplomo general –aunque la dirección nos parece muy suave en autovía–, además del progreso en su dotación de seguridad.

LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OFICIALES)

MOTOR	1.4 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.364
Alimentación	Inyección indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima CV / rpm	100 / 3.500-6.000
Par máximo mkg / rpm	20,4 / 1.850-3.500
CHASIS	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos
Diametro de giro	10,6
Vueltas de volante	2,6
Neumáticos de serie	195/55 R16

CARROCERÍA

Peso orden de marcha (kg)	1.199
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.021/1.736/1.479
Distancia entre ejes (mm)	2.510
Capacidad maletero mín./máx.	285 - 1.090
Capacidad depósito (l)	45

PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h	11,0 seg.
Velocidad máxima	185 km/h

CONSUMOS

Urbano-Extraurbano-Mixto	6,4 - 4,3 - 5,1
--------------------------	-----------------

PRECIO **15.940 €**

EMISIONES DE CO₂
119 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Respuesta del motor a bajo y medio régimen. Amplitud y maletero. Nuevas tecnologías. Rebaja de 2.799 euros.

DEBE MEJORAR

- Prestaciones en carretera más justas que con el 1.0 Turbo. Tacto de la dirección. Ubicación de mandos.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OFICIALES)

MOTOR	2.0 TDI CR 150
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir., turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima CV / rpm	150 / 3.500
Par máximo mkg / rpm	34,7 / 1.750-3.000
CHASIS	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos vent. 314 mm / Discos 282 mm
Diametro de giro	11,9
Vueltas de volante	2,9
Neumáticos de serie	225/50 R17

CARROCERÍA

Peso orden de marcha (kg)	1.891
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.854/1.904/1.720
Distancia entre ejes (mm)	2.919
Capacidad maletero mín./máx.	885 - 2.430
Capacidad depósito (l)	70

PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h	10,6 seg.
Velocidad máxima	198 km/h

CONSUMOS

Urbano-Extraurbano-Mixto	6,7 - 5,0 - 5,6
--------------------------	-----------------

PRECIO **41.270 €**

EMISIONES DE CO₂
147 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Amplitud y confort. Disponible con 5 y 7 plazas. Equipamiento. Tracción. Prestaciones y consumo. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Maletero con las 7 plazas en uso: 300 litros. Tracción 4Drive sólo con TDI 150 y no disponible con DSG.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



¿Quién teme al invierno?

La renovación del Alhambra mejora el equipamiento de seguridad y conectividad. Su versión 4Drive con motor TDI 150 anima a salir de viaje.

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

Casi no varía por fuera, pues sólo son nuevas las ópticas traseras –ahora de LED–, pero el Alhambra mejora a todos los niveles, pues la gama al completo cumple ya Euro6 y el consumo, según versiones, baja hasta un 15 por ciento. En el caso de nuestro protagonista, con el progresivo 2.0 TDI 150, caja manual de seis marchas y tracción total 4Drive –equipa la quinta generación del eficaz embrague Haldex–, homologa un gasto de 5,6 l/100 km, brillante para un monovolumen de su talla. Y la buena noticia es que, en la práctica, también es austero, pues le he-

mos medido un promedio de 7,2 litros, de modo que los 70 litros del depósito dan mucho de sí en viajes largos.

Pero es una lástima que Seat no asocie también la tracción total –ideal para quienes frecuentan zonas de invierno crudo– al diésel más potente de la familia –2.0 TDI 184– o a la transmisión automática DSG. Aunque también es cierto que la combinación ofrecida da resultado sobre la carretera, pues el Alhambra TDI 150 4Drive se mueve con alegría, incluso a plena carga. En este sentido, recordar que podemos elegir entre las cinco plazas de serie y, pagando 831 euros, las siete opcionales.

El interior destaca por la

amplitud, por un maletero que ronda los 900 litros con cinco plazas en uso –si viajamos siete, los 300 litros se quedarán justos para las maletas de un viaje– y por una calidad general estupenda. Además, estrena sistemas de infoentretenimiento avanzados –el navegador trabaja con más celeridad–, como parte de la mejora del equipamiento, pues también ofrece asientos con función de masaje, freno multicolisión, sensores de ángulo muerto, control de chasis adaptativo DCC o sistema de acceso y arranque sin llave.

En cuanto a acabados, puede elegirse entre Style –cuesta 40.320 euros–, Style Plus, Advance y Advance Plus.



▲ El Alhambra estrena los nuevos sistemas de infoentretenimiento Seat Easy Connect, con pantalla táctil de alta resolución. Y el volante cambia.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si quieres un Corsa que gaste poco, mejor las versiones diésel; y si quieres uno que ‘ande’ bastante, interesa el motor 1.0 Turbo de gasolina. ¿Qué sentido tiene entonces el 1.4 Turbo? Pues que es el idóneo para quien valore el agrado y no haga muchos kilómetros.



▲ Puede que el acabado sea mejorable, y que no todos los mandos estén en el mejor sitio, pero el nuevo Corsa también progresa por dentro.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No puede hablarse de un nuevo Alhambra, pero sí de un Alhambra mejorado. Y eso ya es decir en un monovolumen que siempre nos ha gustado: amplio, de calidad, con poco gasto para lo que anda... Su versión con tracción total, además, aporta un extra de seguridad.

Ya van 20.000 km sin parar

El Hyundai Tucson de la prueba de fiabilidad de Motor 16 no para. El cuentakilómetros marca ya 20.000 kilómetros y la verdad es que han pasado volando. Comenzamos el 14 de septiembre y a este paso vamos a terminar nuestra prueba en dos meses. El coche es pura suavidad y muy agradable de conducir.



En un viaje a Andorra el AEB de Frenada de Emergencia Autónoma daba error. Todo indica que el sensor se ha ensuciado.



Las Rías Altas son un espectáculo a todos los niveles. Y en muchas poblaciones la gente pinta las casas de colores.



En Benidorm con el edificio inTempo al fondo. Es el rascacielos residencial más alto de Europa. Y su construcción está parada.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Equipo de pruebas

Al Hyundai Tucson no le estamos dejando ni respirar un segundo. Llega, se va, llega, se va, llega... Eso ha hecho posible que recorramos 20.000 kilómetros en menos de dos meses. Un maratón que no gana nunca quién corre más si no el que llega sin un rasguño y funcionando como el primer día. Y de

momento eso es lo que está cumpliendo el modelo coreano. No obstante y aunque hemos hecho muchos kilómetros, también hemos tenido que parar, obligatoriamente, para someter a nuestro protagonista a su primera revisión, la de los 15.000 kilómetros. Allí, en un concesionario Hyundai, han sometido al Tucson de Motor16 a una prueba de autodiagnóstico, han reem-

plazado aceite y filtro (Shell Helix Ultra AM-L5W30), han inspeccionado el estado de la batería, los latigillos y conexiones del sistema de frenos, han verificado el ajuste y funcionamiento del freno de estacionamiento, que por cierto había llegado a nuestras manos destensado, una lástima que el freno de estacionamiento eléctrico sólo esté disponible asociado al cambio automático. También

han inspeccionado pastillas, pinzas y discos de freno, han comprobado el estado y la presión de todos los neumáticos, incluido el de repuesto, han verificado el estado y funcionamiento de los limpiaparabrisas y por último han realizado una pequeña prueba para comprobar que todo está en orden.

Y enseguida de vuelta a la carretera. En esta segunda etapa de la prueba maratón

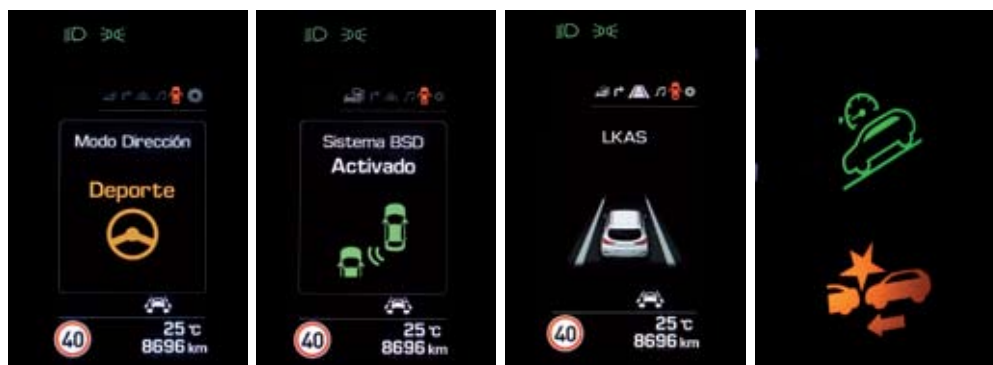
el Tucson con motor 2.0 CRDI de 136 caballos y cambio manual ha viajado a Mérida, Astorga –la foto de apertura la hizo nuestro editor Angel Carchenilla en la Catedral de Astorga, una zona que conoce como la palma de su mano–, Toledo, La Manga del Mar Menor, Cuenca, Barcelona, Huesca y Andorra. El todocamino de Hyundai sigue demostrando a todo el que se pone a sus mandos que es



COMPORTAMIENTO EL COMPROMISO LOGRADO POR LOS INGENIEROS COREANOS EN EL TUCSON SORPRENDE. ES CÓMODO Y EFICAZ



▲▼ El maletero del Hyundai Tucson es gigantesco y la mayor sorpresa es que guarda en su interior una rueda de repuesto de tamaño normal.



▲ El Tucson elegido para la prueba está muy bien equipado ya que cuenta con sistemas como la dirección asistida regulable, la detección de ángulo muerto, el mantenimiento de carril, el control de descensos etc.

un modelo muy agradable de conducir, suave y silencioso. Los conductores han conducido de día y en numerosas ocasiones de noche.

Y en ese entorno repleto de luces y sombras el Tucson ha hecho valer sus faros LED para las luces de cruce que forman parte del paquete opcional Safe. La claridad de este tipo de iluminación otorga una visibilidad extraordinaria circulando junto a otros coches y aunque las de carretera de bombillas halógenas alumbran de maravilla lo cierto es que su tono más amarillento contrasta con las cortas. El paquete Safe es un extra muy recomendable que sólo puede solicitarse con el acabado Tecno y que incluye además de los faros LED, sistema de detección de ángulos muertos, alerta de

aproximación de tráfico trasero y sistema de frenada autónoma de emergencia AEB, de las siglas en inglés Automatic Emergency Braking. Respecto a este último sistema, lo cierto es que en los dos últimos viajes nos está dando algún que otro quebradero de cabeza. El sensor del AEB va situado en la parte inferior de la parrilla y en el lado derecho del paragolpes, un lugar bastante expuesto y cuya tendencia a ensuciarse es elevada.

A la hora de escribir estas líneas desconocíamos el

EL TUCSON HA RECORRIDO EN MENOS DE DOS MESES UN TOTAL DE 20.000 KILÓMETROS. Y POR EL MOMENTO TODO HA IDO RODADO. ÚNICAMENTE HAN TENIDO QUE TENSAR EL FRENO DE MANO Y REVISARÁN EL AEB.

origen del problema. Hemos intentado limpiarlo lo mejor posible pero el sistema sigue dando error por lo que hasta que lo revisemos al finalizar la prueba hemos decidido desconectarlo –afortunadamente todos estos sistemas de seguridad, en Hyundai y en cualquier otra marca, se pueden desconectar a placer o por un problema de este tipo– ya que al sobrepasar vehículos pesados detectaba erróneamente un peligro y activaba el protocolo de seguridad sin



▲ Nuestra unidad va equipada con faros LED para las luces de cruce y de día, y de halógenos para las luces de carretera.

necesidad. Además de estos sistemas del paquete Safe, el acabado Tecno incluye también control de crucero con limitador de velocidad, espejo interior con oscurecimiento



Las casas colgadas de Cuenca junto al parador Nacional. El Tucson no se ha dejado ni un rincón sin visitar.



A la Sagrada Familia de Barcelona todavía le faltan por construir 10 torres. En 2026 será la construcción más alta de la ciudad.



Allá por donde pasa el Hyundai Tucson llama la atención de todo el mundo. En este caso de un ciclista en Barcelona.

CONSUMOS Cada vez más bajos

El consumo de nuestro Tucson se ha ido reduciendo sensiblemente con el uso. Y a medida que hemos ido recorriendo kilómetros el gasto ha bajado aumentando a su vez la autonomía media con un solo depósito. El escenario donde más hemos notado la reducción, por otra parte lógica en cualquier mecánica tras el paso de los kilómetros, es el urbano donde hemos rebajado el gasto en cuatro décimas. Con todo el consumo medio, aplicando el nuevo porcentaje que hemos diseñado para ajustarnos más al uso que se le da al automóvil y al aumento del número de kilómetros de autopistas, se ha reducido de 6,1 a 5,9 l/100 km

CONSUMOS

	10.000 km l/100 km	20.000 km l/100 km
EN CIUDAD		
A 24,0 km/h de promedio	6,5	6,1
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,0	4,8
En conducción dinámica	7,8	7,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,2	5,9
A 140 km/h de crucero	7,3	7,0
Consumo medio con porcentaje urbano, autovía y carretera l/100 km	6,1	5,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.033	1.050
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,6	
Ciclo extraurbano	4,4	
Ciclo mixto	4,8	

por lo que también aumenta la autonomía media, más de 1.000 kilómetros gracias al reducido consumo y al depósito de 62 litros con el que cuenta el Tucson.



El controvertido edificio del palacio de Congresos de Oviedo diseñado por Santiago Calatrava. Ocupa los terrenos del que fuera estadio Carlos Tartiere.

to progresivo automático y brújula, sensores de aparcamiento delantero y trasero, capó activo para peatones, control de arranque en pendientes, control de descenso de pendientes, sistema de re-

conocimiento de señales, sistema activo de cambio involuntario de carril o control de la presión de los neumáticos con detector de rueda.

Y ojo al consumo que destacamos en recuadro aparte, el Tucson está sorprendiendo a todos los probadores que lo conducen con un consumo muy comedido ya que, a diferencia de otras pruebas de este tipo en las que solo viajaba en el coche una persona, en esta ocasión los viajes son con tres e incluso con cuatro ocupantes con su equipaje de fin de semana, lo que quiere

decir que el coche carga con casi 200 kilos adicionales no contemplados en otras ocasiones. Una muestra más de que estamos ante un extraordinario motor para un Tucson de la nueva era Hyundai.



Vaya caballos que traigo

Ya se vende en España el nuevo Mustang, el primero de la mítica saga de Ford que se comercializa en Europa. Y llega cargado de atractivos, como dos carrocerías de imagen inconfundible, dos briosos motores y una relación sin igual entre lo que pagamos y lo que recibimos a cambio.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Del mismo modo que en Europa hablar de '911' es referirse al gran mito de los coches deportivos, en Estados Unidos hay tres denominaciones comerciales que funcionan como sinónimo de altas prestaciones: Corvette, Camaro y Mustang. Los dos primeros, fabricados por General Motors, sí han saltado el Atlántico con algunas de sus generaciones,

pero Ford jamás había hecho lo propio con el Mustang, reservado hasta hoy al público norteamericano. Una decisión que, con buen criterio, cambia ahora coincidiendo con el lanzamiento de la sexta generación, que triunfa al otro lado del 'charco' y se vende ya en Europa, donde presenta modificaciones para adecuarse a nuestros gustos y carreteras.

El Mustang mide 478 cen-

tímetros de largo por 192 de ancho –un Audi A5 Coupé, por ejemplo, mide 463 por 186–, y está disponible con dos carrocerías: el coupé o Fastback, que tiene un maletero de 408 litros y cuatro buenas plazas, y el Convertible, con una capota de lona eléctrica que resta espacio al habitáculo –detrás se va peor– y también al maletero, aunque 'sobreviven' 332 litros para guardar equipaje.

El interior es vistoso, y está bien equipado, pero nadie debe esperar la calidad general –materiales, acabado, tacto de los mandos...– que encontraríamos en un deportivo europeo comparable. Con eso hay que contar, porque estamos ante un producto muy asequible en el que se sacrifica el refinamiento en aras de un precio al alcance de muchos.

Pero que la terminación no sea su fuerte no significa que el Mustang esté mal hecho, porque Ford ha echado el resto: la estructura es un 28 por ciento más rígida que antes, la distribución de peso es idónea para un deportivo –53 por ciento recae sobre el eje delantero en la versión 2.3 EcoBoost–, se usan materiales ligeros como el aluminio –capó, aletas delanteras, suspensión, transmisión, frenos– o los aceros de alta resistencia... Y como el peso no es excesivo, cualquiera de los dos motores mueve el conjunto con alegría.



▲ Ocho versiones en la gama, que combina dos carrocerías, dos motores y dos tipos de cambio: el manual y, por 3.000 euros extra, el automático.

PROGRAMA FORD PERFORMANCE

Una pirámide con el rabioso GT en su cúspide

El Programa Ford Performance, surgido de la fusión de los distintos departamentos que antes desarrollaban los vehículos deportivos y de competición de la casa del óvalo –Team RS, Ford SVT y Ford Racing–, tiene dos misiones: concebir los coches que defienden a la marca en los diferentes campeonatos y crear los Ford de calle más deportivos, liderados por el GT, que equipa un motor EcoBoost con más de 600 CV

y protagonizará el regreso de la marca a las 24 Horas de Le Mans en 2016. Por debajo, en un segundo nivel de radicalidad, aparece el Focus RS –tracción total y motor 2.3 EcoBoost de 350 CV– y el Mustang, mientras que en un tercer peldaño están los Focus ST –2.0 EcoBoost de 250 CV y 2.0 TDCi de 185– o el F-150 Raptor. Y esa 'pirámide' sigue hacia abajo: Fiesta ST, versiones Red & Black Edition de Fiesta y Focus...



▲ Una placa nos recuerda que la saga Mustang se inició en 1964. Un mando en la consola permite seleccionar el modo de conducción, y la dirección asistida también se ajusta: Normal, Confort y Deportivo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOB. FASTB.	ECOB. CONV.	GT FASTBACK	GT CONVERT.
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	2.300	2.300	4.951	4.951
Potencia máxima (CV/rpm)	317/5.500	317/5.500	421/6.500	421/6.500
Par máximo (mkg/rpm)	44,1/3.000	44,1/3.000	54,1/4.250	54,1/4.250
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Man. 6v. (Aut. 6v.)	Man. 6v. (Aut. 6v.)	Man. 6v. (Aut. 6v.)	Man. 6v. (Aut. 6v.)
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos del./tras.	255/40 R19	255/40 R19	255/40-275/40 R19	255/40-275/40 R19
Peso (kg)	1.655 (Aut. 1.653)	1.715 (Aut. 1.718)	1.720 (Aut. 1.732)	1.786 (Aut. 1.792)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.784/1.916/1.381	4.784/1.916/1.394	4.784/1.916/1.381	4.784/1.916/1.394
Volumen maletero (l)	408	332	408	332
Capacidad depósito (l)	59	59	61	61
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	5,8	4,8	4,8
Velocidad máx. (km/h)	234	234	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,0 (Aut. 9,8)	8,2 (Aut. 10,0)	13,5 (Aut. 12,0)	13,6 (Aut. 12,8)
Emissiones CO2 (g/km)	179 (Aut. 225)	184 (Aut. 229)	299 (Aut. 281)	306 (Aut. 289)
Precios desde... (euros)	39.000	43.000	46.000	50.000

Parece más racional por su menor consumo el 2.3 EcoBoost, un cuatro cilindros con turbo y 317 CV que permite alcanzar 100 km/h en 5,8 segundos y agrada por su progresividad, aunque su sonido no enamora –se le sien-

te un poco 'áspero'– y se echa de menos cierta musicalidad en su escape. Además, en la unidad que pudimos condu-

cir por tierras catalanas –un Fastback de cambio manual– no era fácil bajar de 10 litros de media real.

Así las cosas, puede ser buena idea inclinarse por el Mustang GT, ya con un V8 5.0 bajo el capó. Porque suena y corre como se espera de un legendario deportivo 'made in USA', aunque el gasto real se va todavía más allá y rondar los 15

litros reales será lo normal. No obstante, si la versión EcoBoost ya va bien, el GT redondea la faena con un chasis específico que incluye discos de freno de 380 mm delante –352 en la versión 'basica'–, neumáticos más anchos en el tren posterior y un sistema de control de arrancada decisivo a la hora de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,8 segundos.

▼ Las versiones GT cuestan 7.000 euros más, pero compensan con el poderoso V8 e implican un chasis específico y más equipamiento.



PRECIO DE **39.000 A 53.000 €**

EMISIONES DE CO2: DE **179 A 306 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

+

Gama variada. Precios bajísimos. Motores enérgicos. Sensaciones en la versión GT. Amplitud.

-

Acabado y calidad de plásticos. Tacto 'áspero' del 2.3 EcoBoost. Depósito pequeño. Consumo.



Infiniti mezcla ingredientes apetitosos con mucha sabiduría para crear el Q30, un compacto que por calidad, exclusividad, estilo y tecnología puede poner las cosas complicadas a los compactos 'premium'. Llega en enero y su precio es otro atractivo. Es la hora de Infiniti.



La hora de Infiniti

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Infiniti es una gran desconocida en el mercado europeo, pues su llegada coincidió con los inicios de la crisis; y aunque ha ido apuntalando, poco a poco, una gama interesante, le falta un producto que la ponga en órbita, un modelo popular que haga que la gente hable de este fabricante que comenzó su andadura en Estados Unidos en 1989 –su principal mercado–. O mejor dicho... le faltaba. Porque el nuevo Q30 es ese modelo que va a dar a conocer para el gran público a una marca que siempre ha apostado por la calidad, la distinción y la exclusividad.

Y esas tres premisas son las que se ven en cada uno de los detalles del Q30, un coche que ataca directamente –con sus mismas armas– a los compactos 'premium' más consagrados, léase Audi A3, BMW Serie 1 o Mercedes Clase A.

El compacto de Infiniti, el primer modelo de la marca que se fabrica en Europa, está realizado sobre la base de

este último aunque el diseño es puramente Infiniti y se destaca en multitud de detalles. A eso suma la calidad de acabados y materiales habituales en todos sus coches y un mimo por la fabricación que lo hace un producto realmente 'premium'.

Se nota nada más entrar en el interior, donde nos recibe una consola forrada en piel, un cuadro de instrumentos de diseño asimétrico con una pantalla táctil central –que se puede manejar desde la propia pantalla o mediante una ruedecilla junto al cambio– y un volante de excelente tacto aunque tal vez demasiado grande. Todo está perfectamen-

te terminado y todo encaja. Los asientos son magníficos por sujeción, su diseño, además, ha sido retocado para evitar la fatiga lumbar y, además, la mayor altura al suelo hace que el acceso al coche sea muy cómodo.

Porque el Q30 coquetea tanto en su altura como en su aspecto, –el trabajo de los bajos de la carrocería, el difusor trasero con las salidas de escape integradas...– con el estilo de los SUV compactos. Aunque en 2016 llegará la variante crossover, denominada QX30 que atacará directamente a los coches de moda.

La parte mecánica también ha sido escogida con mimo. In-

finiti aprovecha sus acuerdos con Mercedes y su pertenencia a la Alianza Renault-Nissan para utilizar lo mejor de los dos grupos y darle su toque personal. Por ejemplo una gama de motores potentes pero muy eficientes; dos tipos de cambio y tracción delantera o total son las variantes disponibles. Pero además, en Infiniti han trabajado para dar al Q30 un tacto diferente en marcha. Las suspensiones, McPherson delante y multibrazo detrás han sido retocadas para ofrecer el mejor comportamiento. Cuentan, por ejemplo con muelles de recuperación que contrarrestan el cabeceo y el balanceo y garantizan el mayor contacto del neumático con la carretera en todo momento. Además de una dureza perfecta, que no descuida el confort.

Otro confort muy trabajado es el acústico; donde el Q30 quiere ser referencia y eso se nota, por ejemplo, en la insonorización de la variante con motor 1.5 de 110 CV, un propulsor que no es especialmente callado y que aquí apenas se oye.



◀ El interior es 'premium' de verdad por materiales y calidad de acabado. En la pantalla táctil se puede ver, por ejemplo, la cámara de 360°.



◀ Los asientos han sido diseñados para reducir la fatiga. Son muy cómodos, aunque atrás la anchura es justa. Hay variantes de cambio manual y automático.

ORIGINAL EL DISEÑO DEL INFINITI Q30 ES UNO DE SUS GRANDES ATRACTIVOS Y UNO DE SUS ARGUMENTOS. COQUETEAS CON EL ESTILO Y LA ALTURA DE LOS SUV COMPACTOS



Ese es el motor, por cierto, en el que primero nos sumamos y en este Infiniti nos muestra todas sus virtudes. Recupera con ganas, a sólo 1.750 vueltas ya empuja con decisión y además el cambio manual cuadra muy bien con su filosofía, aunque nos hubiera gustado que pudiera equipar el automático, lo que sería un nuevo punto de distinción incluso para la versión más popular. Sus 110 caballos son más que su-

ficientes y cuando vemos su gasto, no hay duda de que será uno de los más elegidos de la gama.

También pudimos probar en carreteras portuguesas el tope de gama, con sus 211 caballos y su acabado Sport –la carrocería está 1,5 centímetros más baja, para aumentar el aplomo–. Será el deseado por los conductores más deportivos, aunque no es radical y siempre muestra una gran comodidad. Tal vez se

echa en falta, para ese comportamiento deportivo, una mayor rapidez en el cambio automático, algo menos prestacional de lo que puede ser el motor.

El Infiniti Q30 también se distinguirá por sus posibilidades de personalización: 3 versiones (base, Premium y

Sport), tres acabados interiores, ocho tipos de llantas, diversos packs de equipamiento... Se podrá hacer un Q30 a la medida de cada uno. Y con un equipamiento a la

altura de lo que se espera de un 'premium', sobre todo en dispositivos de seguridad y ayuda a la conducción como advertencia de ángulo muerto, aviso de colisión frontal con sistema de frenado de emergencia delantero (por cierto, lo probamos a la entrada en una autopista al encontrarnos un coche parado en mitad del carril y funciona de maravilla), control de deslumbramiento automático, control de crucero inteligente...

Todo muy 'premium' salvo el precio, pues los 24.900 euros (menos una campaña de lanzamiento cuya cuantía no concretaron) es una cifra muy asumible por uno de los compactos más distinguidos que se podrán encontrar en el mercado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 122 CV	1.6 156 CV	2.0 211 CV	1.5 D 110 CV	2.2 D 170 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.595	1.991	1.461	2.143
Potencia máxima/rpm	122/5.000	156/5.300	211/5.500	109/4.000	170/3.400-4.000
Par máximo/rpm	20,4/1.250-4.000	25,5/1.250-4.000	35,7/1.200-4.000	26,5/1.750-2.500	35,7/1.400-3.400
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero o total	Delantero	Delantero o total
Caja de cambios	Man 6 vel/Auto 7 vel	Man 6 vel/Auto 7 vel	Man 6 vel/Auto 7 vel	Man 6 vel/Auto 7 vel	Man 6 vel/Auto 7 vel
Frenos del./tras.	Disc vent./Discos	Disc vent./Discos	Disc vent./Discos	Disc vent./Discos	Disc vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	235/40 R18	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.407	1.470	1.477	1.434/1.497	1.522
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.805/1.495	4.425/1.805/1.495	4.425/1.805/1.495	4.425/1.805/1.495	4.425/1.805/1.495
Volumen maletero (l)	368	368	368	368	368
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,4	8,9	7,2	12	8,3
Velocidad máx. (km/h)	200	215	235	190	220
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	N.D.	N.D.	3,9	N.D.
Emissiones CO ₂ (g/km)	133	N.D.	N.D.	103	N.D.
Precios desde... (euros)	24.900	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

PRECIO DESDE **24.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **103 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad de acabado, exclusividad. Comportamiento dinámico. Consumo y precio</p>	<p>Anchura trasera. Manejo marcha atrás en cambio manual. Sin cambio automático en 1.5 d</p>



LÍNEA CONTINUISTA EL DISEÑO EXTERIOR APENAS VARÍA, PERO EL NUEVO OPTIMA ES MÁS GRANDE Y MUCHO MÁS AVANZADO



◀ Amplio y bien rematado, el interior convence. Los asientos delanteros están calefactados y ventilados, y contempla un cargador inalámbrico para el smartphone.

SEGURIDAD Prevenir es curar

Este segmento ya exige un nivel medio-alto en materia tecnológica y el Kia Optima así lo ha entendido. Si la cuestión es minimizar al máximo los riesgos, lo ha conseguido. Basta con echar un vistazo a su dotación en materia de seguridad para entender que, ahora, ya se encuentra entre los mejores en este sentido.

La cuarta generación incorpora elementos como un sistema de frenada de emergencia que detiene el vehículo automáticamente si detecta riesgo de colisión con un vehículo o la posibilidad de atropellar a un peatón.

También contempla una alerta de cambio involuntario de carril, otra de tráfico cruzado en la zaga, un asistente de presencia de vehículos en el ángulo muerto de los retrovisores exteriores, un lector que reconoce los límites de velocidad en las señales de tráfico, luces de carretera inteligentes, un control de velocidad de cruce adaptativo...

Lo dicho, el nuevo Optima se sitúa entre los mejores.



▲ La imagen cenital 360°, una frenada de emergencia que detecta vehículos y peatones, y una alerta de tráfico en la zaga son algunos de sus asistentes.

Más fondo que forma

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El nuevo Kia Optima llega con todo. Es un vehículo más maduro y mejor preparado, vital para enfrentarse a unos rivales que en este segmento no son precisamente mancos. La primera entrega la protagonizará la berlina, el próximo mes de diciembre, aunque en el segundo semestre de 2016 llegará una atractiva variante Wagon.

Hemos viajado hasta Frankfurt para realizar una intensa toma de contacto con esta cuarta generación del Optima. El diseño, una de las bazas de este modelo, ha evolucionado, pero sin 'arriesgar'. Su línea es muy continuista, pero sí son evidentes los cambios en el frontal y en la zaga. También aprovecha para variar sus medidas, con el fin de incrementar una habitabilidad que le sitúa entre

Más en el fondo que en la forma, el nuevo Kia Optima crece en tamaño, matiza su diseño exterior y se rodea de una avalancha tecnológica de última hornada. En diciembre se pone a la venta, de momento sólo con un motor diésel de 141 caballos.

los mejores de su segmento. Ahora mide 4,86 metros de largo (10 milímetros más que el modelo anterior), au-

menta la anchura en 25 milímetros y tanto la altura como la distancia entre ejes crecen 10 milímetros. Esto le brinda

la posibilidad de ofrecer un espacio en las plazas traseras digno de una berlina de representación. Por su parte, el maletero aumenta el volumen hasta los 510 litros.

La renovación del Optima ha sido más de fondo que de forma. Se ha mejorado la rigidez torsional del conjunto, la dirección eléctrica es más rápida –todavía resulta demasiado asistida– y puede montar unos amortiguadores controlados electrónicamente que varían el tarado en función del modo de conducción elegido: Normal, Sport o Eco. Asimismo, se ha reducido el nivel de ruidos y vibraciones en el habitáculo.

Acomodarse en el interior del Optima es fácil. Los nuevos asientos delanteros son amplios y presumen de calefacción y ventilación. El salpicadero se remata con

material acolchado en la parte superior, pero por debajo los plásticos son duros. La nueva pantalla táctil de hasta 8 pulgadas preside el salpicadero, mientras que en la consola central estrena un sistema de carga inalámbrica para el móvil.

Bajo el capó la única motorización en el momento del lanzamiento corresponde al conocido y optimizado 1.7

CRDi. Ahora rinde 141 caballos de potencia (antes 136) y ofrece una mejor respuesta a su mayor par motor y a los ajustes que se han realizado en el turbo y en la inyección. Se puede asociar a una caja manual de seis relaciones o a una nueva transmisión de doble embrague DCT de siete velocidades.

No llegará a España el

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.7 CRDi
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.685
Potencia máxima/rpm	141 CV/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	34,7/1.750-2.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 y AT.7
Frenos delant./traseros	Discos/Discos
Neumáticos	215/60 R16
Peso (kg)	1.515 (AT. 1.530)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.855/1.860/1.465
Volumen maletero (l)	510
Capacidad depósito (l)	70
De 0 a 100 km/h (s)	10,0 (AT. 11,0)
Velocidad máx. (km/h)	203
Consumo mixto (l/100 km)	4,2 (AT. 4,4)
Emissiones CO ₂ (g/km)	110 (AT. 116)
Precios desde... (euros)	N.D.



propulsor de gasolina 2.0 de 163 CV que sí se contempla en otros mercados europeos. Sí lo hará, en la recta final de 2016, una versión GT equipada con un motor 2.0 turboalimentado de 245 caballos, y más adelante un eficiente híbrido enchufable Plug-in.

En nuestra toma de contacto nos pusimos al volante del diésel con caja DCT. Este tán-

dem se compenetra de maravilla, resulta eficaz, refinado y rápido en el salto entre marchas. Se puede cambiar secuencialmente en unas levas situadas en el volante. El carácter del vehículo cambia en función del programa de conducción elegido. En nuestro recorrido, que contemplaba tramos por carretera, autopista y urbanos, el consumo medio fue de 6,8 litros.

◀ Todavía no se han desvelado los precios, pero el nuevo Optima llega con nuevos y atractivos argumentos que le hacen sumamente competitivo.

SIN EMISIONES POR SÍ SOLA, LA BATERÍA DE IONES DE LITIO DEL XC90 T8 LE PERMITE RECORRER 43 KILÓMETROS **EN MODO ELÉCTRICO**

Los suecos, a la carga

Volvo ha hecho pública su estrategia de electrificación para los próximos años, que pasa por el lanzamiento de un coche totalmente eléctrico en 2019 y por la ampliación de su gama de híbridos enchufables Twin Engine, que ya cuenta con varios representantes.



◀ La batería de 9,2 kWh del XC90 T8 se puede cargar en un enchufe doméstico. La recarga completa lleva 2,5 horas si la intensidad de la red es de 16 amperios, 3,5 horas con 10 amperios y 6 horas con sólo 6 amperios.

A.C./P.M. | motor16@motor16.com
 Cuando hace unos años probábamos el C30 Electric por las heladas carreteras del norte de Suecia, el coche nos gustó tanto que no entendimos bien por qué Volvo pensaba fabricar sólo una corta serie de su coche más ecológico. Pero, básicamente, el objetivo era acumular experiencia antes de acometer una ofensiva comercial como la que ahora se anuncia, y que hunde sus cimientos mucho más allá del C30 Electric, pues la firma escandinava trabaja en la electrificación de vehículos desde hace cuatro décadas.

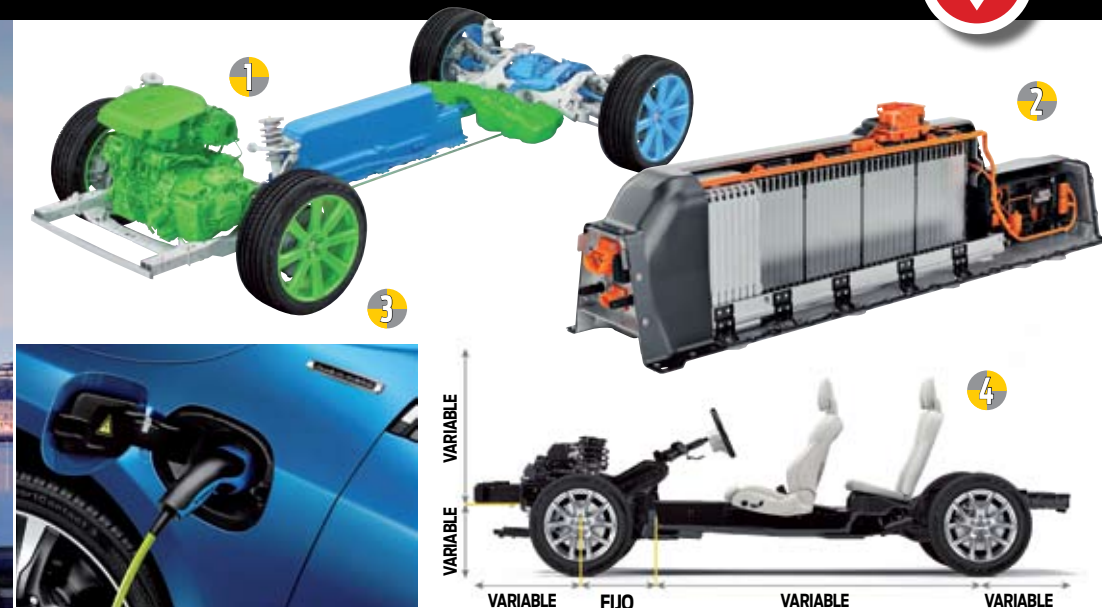
Así, Volvo acaba de comunicar de modo oficial que tendrá un coche de serie totalmente eléctrico en 2019, y que su gama de híbridos enchufables Twin Engine se-

guirá extendiéndose, pues si ya ofrece los V60 D5 AWD y V60 D6 AWD –a nuestro país sólo llega por ahora el segundo, que es el más potente de los dos–, o el XC90 T8 AWD con sus 407 CV y un gasto medio de 2,1 l/100 km, en breve será el turno para la variante Twin Engine del futuro sedán de lujo

S90 –dotado, como el XC90, de la plataforma SPA de arquitectura escalable–, que también se beneficiará de la tracción total: el motor térmico convencional se encarga de la tracción delantera y el propulsor eléctrico envía su fuerza al eje trasero. Eso es así en los V60 Twin Engine ya a la venta, que tie-

nen un cinco cilindros diésel como motor principal, pero también en el S60L T.E. –reservado al mercado chino– o el XC90 T.E., que apuestan por un motor de gasolina de cuatro cilindros en la parte delantera.

No obstante, Volvo ofrecerá también versiones híbridas Twin Engine con tracción exclusivamente delantera, y ahí juega un papel esencial la nueva plataforma modular CMA para modelos compactos, concebida para la futura generación de la familia 40 y que es compatible con mecánicas electrificadas, tanto si son de tipo híbrido enchufable como si se trata de versiones cien por cien eléctricas. En el caso de las primeras, encontraremos avanzados



▲ 1.- En el XC90 T8 Twin Engine, el motor 2.0 de gasolina –un cuatro cilindros sobrealimentado por turbocompresor y compresor– va delante y genera la tracción en las ruedas de ese eje, mientras que el motor eléctrico posterior, de 65 kW, aporta la fuerza para la tracción trasera. En modo All Wheel Drive, el reparto de par entre ejes se controla electrónicamente. 2.- Batería de iones de litio del XC90 T8 T.E. 3.- Toma de carga eléctrica del V60 Twin Engine. 4.- Vista lateral de la plataforma CMA (Compact Modular Architecture), y de sus zonas fijas y variables. 5.- Motor Drive-E trecilíndrico con sistema Hybrid.



motores como el trecilíndrico Drive-E de gasolina, acoplado al motor eléctrico con el llamado ‘pack híbrido’. Para conducir uno de esos Volvo compactos con mecánica Twin Engine y tracción delantera aún falta tiempo,

pues las primeras aplicaciones de la plataforma CMA no llegarán hasta 2017, pero sí hemos tenido ocasión de probar en Suecia, de nuevo, todos los Volvo electrificados ya conocidos, empezando por el desaparecido C30 Electric y

siguiendo por los Twin Engine, que en todos los casos destacan por sus altas prestaciones al tomar como base motores térmicos de gran potencia. Sus generosas ba-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	C30 ELECTRIC	S60L T6 AWD T.E.	V60 D5 AWD T.E.	V60 D6 AWD T.E.	XC90 T8 AWD T.E.
Nº de cilindros		4, en línea	5, en línea	5, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)		1.969	2.400	2.400	1.969
Potencia máxima (CV/rpm)		238/5.500	163/4.000	220/4.000	320/5.700
Par máximo (mkg/rpm)		35,7/1.500-4.800	42,9/1.500-2.500	44,9/1.500-3.000	40,8/2.200-5.400
MOTOR ELÉCTRICO					
Potencia	89 kW (120 CV)	50 kW (68 CV)	50 kW (68 CV)	50 kW (68 CV)	65 kW (87 CV)
Par	25,5 mkg	20,4 mkg	20,4 mkg	20,4 mkg	24,5 mkg
Potencia máxima total	89 kW (120 CV)	306 CV	231 CV	288 CV	407 CV
Par máximo total	25,5 mkg	56,1 mkg	63,3 mkg	65,3 mkg	65,3 mkg
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática	Automática, 8 vel.	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos
Peso en vacío (kg)	1.725	1.995	2.043	2.056	2.052
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.265/1.780/1.445	4.715/1.866/1.481	4.635/1.866/1.484	4.635/1.866/1.484	4.950/1.923/1.776
Maletero (l)	N.d.	227	300 / 1.126	300 / 1.126	262 / 640 / 1.816
Capacidad del depósito (l)		67,5	45	45	50
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	24 kW/h	8,0 kW/h	11,2 kW/h	11,2 kW/h	9,2 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	10,7	5,6	6,9	6,0	5,6
Velocidad máx. (km/h)	125	230	210	230	230
Vel. máx. en eléctrico	125	N.d.	125	125	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	17,5 kWh/100 km	2,1	1,8	1,8	2,1
Emisiones CO2	0 g/km	49 g/km	48 g/km	48 g/km	49 g/km
Alcance máximo en eléctrico (km)	163	53	50	50	43
Tiempo de recarga	3 horas (a 32A)	3,5 horas (a 16A)	3,5 horas (a 16A)	3,5 horas (a 16A)	2,5 horas (a 16A)
Precios desde... (euros)	Ya no se fabrica	Sólo en China	No en España	62.450	79.950

HISTORIA Investigando desde 1976



▲ El Electric Car Concept de Volvo de 1976 aportaba ideas sobre un posible utilitario urbano de cara al futuro.



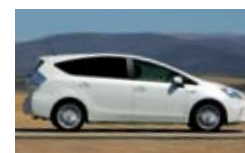
▲ Del C30 Electric, desvelado en 2010, se fabricaron 250 unidades, destinadas a unos pocos países europeos.

Volvo Cars trabaja desde hace 40 años en la electrificación de sus vehículos. En una fase inicial, con prototipos básicos que trataban de dar solución a la creciente contaminación en las ciudades; y después con vehículos muy avanzados técnicamente, como el C30 Electric, equipado con una batería de 330 kilos que permitía 163 kilómetros de autonomía, o la gama Twin Engine de mecánica híbrida enchufable, ya disponible en nuestro país.

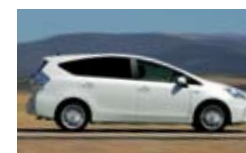
terías de iones de litio, además, permiten un largo uso en modo eléctrico libre de emisiones –entre 43 y 53 kilómetros teóricos, aunque en la práctica serán algunos menos–, lo que se traduce en valores de consumo urbano mínimos. Por carretera, en cambio, los valores reales en viajes largos resultan superiores a lo esperado.



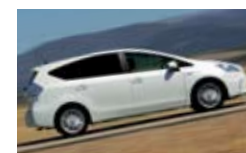
FUNCIONAMIENTO LAS VENTAJAS DE QUE LOS MOTORES COLABOREN



Arranque.- Cuando encendemos la mecánica del vehículo híbrido sólo actúa el motor eléctrico, que se alimenta de la batería para impulsar el coche durante la fase inicial de circulación. Es una maniobra que consume gran cantidad de energía, pero será fácil alcanzar 15-30 km/h en modo eléctrico.



Crucero normal.- El protagonista aquí es el motor térmico, que en esta situación funciona en su zona de mejor rendimiento, aproximadamente entre 1.200 y 2.100 revoluciones por minuto. De hecho, el exceso de potencia generada por el motor térmico se dedica a cargar la batería.



Aceleración.- Al acelerar con fuerza –en una cuesta, en un adelantamiento...– los dos motores cooperan: el térmico trabaja en su zona más favorable y el eléctrico se nutre de la batería. Antes de afrontar un repecho lo mejor es lanzar el vehículo y dosificar luego la velocidad camino del punto más alto.



Deceleración.- Al decelerar –bajando una pendiente o acercándonos a un cruce– la batería se carga, pues se potencia la recuperación de energía desde que soltamos el acelerador, pues el motor eléctrico actúa de generador. Al bajar de 75 km/h el motor de combustión se detiene.



Parada.- Nos detenemos por completo y los dos motores del vehículo híbrido se apagan para no consumir energía: ni gasolina ni electricidad. Si el coche se hubiese quedado sin gasolina podremos reemprender la marcha hasta descargar por completo la batería, siempre que el cuadro indique 'Ready'.

En torno a los vehículos híbridos se han generado varios mitos falsos. Por ejemplo, que el modo de conducción más ecológico es el EV, cuando realmente es el ECO, pues abusar del modo EV descarga rápidamente la batería, que luego se recarga con el funcionamiento del motor de combustión. Otro ejemplo lo tenemos en la creencia, errónea, de que se puede dañar el sistema híbrido del coche si usamos unas pinzas y otra batería para arrancar cuando se ha descargado la batería auxiliar de 12V. Y lo cierto es que no hay ningún problema en realizar esa operación en un híbrido como en cualquier otro coche.

Tan fácil, tan limpio

La definición del vehículo híbrido ya da pistas sobre sus ventajas: “aquel que tiene dos o más sistemas de almacenamiento de energía, siendo ambos capaces de propulsar el automóvil, bien juntos o por separado”. Si añadimos a eso que su conducción es sencilla, el resultado es brillante.

Con su completa gama de vehículos híbridos, Toyota se convierte en una referencia en términos de ahorro de combustible, reducción de emisiones y optimización de la eficiencia. La tecnología empleada por la firma japonesa no ha parado de evolucionar, como demuestran la

cuarta generación del Prius o el RAV4 hybrid, ambos develados en el reciente Salón de Fráncfort, pero el concepto general se mantiene desde que en 1997 viera la luz el primer Prius. Se trata de combinar una serie de componentes –básicamente, un motor de combustión de gasolina,

un motor eléctrico generador, un sistema de regeneración de energía, una transmisión eléctrica variable E-CVT, un sistema reductor que amplifica la transmisión de par del motor eléctrico a las ruedas, una unidad de control de la energía, el distribuidor de potencia y la batería de gran capacidad–

para que en cada momento de la conducción, según las necesidades, funcione uno u otro motor, los dos a la vez o ninguno. Y sin que el conductor deba preocuparse por la carga de la batería –se realiza durante la marcha automáticamente y no mediante un enchufe– o la autonomía –basta con re-



◀ A la izquierda, algunas de las informaciones ofrecidas por la instrumentación, como el flujo de energía, los valores de consumo o el modo de conducción seleccionado.

postar gasolina-. De hecho, la facilidad de uso es una de las claves del éxito de los híbridos de Toyota, que funcionan

como un vehículo automático tradicional pero tienen ventajas nuevas, como la posibilidad de circular en mo-

do eléctrico –en silencio y sin emisiones contaminantes– durante cortas distancias. Además, la tecnología Full

resaltaba hace poco un estudio de la firma Audatex, en colaboración con la marca, que comparaba los costes de man-

MODOS DE CONDUCCIÓN TRES COCHES EN UNO



ECO.- Con el piloto indicador en ECO se modera la respuesta del pedal de aceleración para promover una conducción ecológica. Optimiza el ahorro de combustible, pues una presión del 50% del pedal se traduce en el 25% de la potencia. Al mismo tiempo, ajusta el funcionamiento del aire acondicionado para gastar menos.

PWR.- Con el piloto indicador en POWER se optimiza la aceleración al aumentar la fuerza motriz cuando se comienza a presionar el pedal acelerador. Mejora la aceleración en el rango medio, pues una presión del 50% del pedal se traduce en el 75% de la potencia.

EV.- Con el piloto indicador en EV la conducción se realiza sólo con el motor eléctrico, aprovechando la energía contenida en la batería. Permite aceleraciones con propulsión eléctrica hasta el final de la zona Eco del cuadro, durante un máximo de 2 kilómetros a 50 km/h. Las condiciones de funcionamiento son las siguientes: temperatura del motor y del sistema híbrido correctas, nivel de carga de la batería del 50% o superior, velocidad del vehículo inferior a 40 km/h, demanda de par mediante el acelerador no excesiva, luneta térmica apagada y sistema de control de crucero no activado.

POSICIONES DEL CAMBIO
Una caja automática con modo 'B'

El usuario de un vehículo híbrido 'Full Hybrid' de Toyota debe saber que la conducción es similar a la de un vehículo tradicional automático. Es decir, basta con colocar la palanca en 'D' para empezar a circular hacia adelante, o en 'R' para desplazarnos marcha atrás, mientras que 'N' es la posición de punto muerto. Entre las recomendaciones, conviene saber que no es necesario colocar el selector de cambio en 'N' cuando estamos detenidos en un semáforo o en una congestión de tráfico –lo ideal en esos casos es mantener la posición 'D' o pulsar el botón 'P' de estacionamiento–, pues en la posición 'N' no se genera corriente, por lo que tras un tiempo de parada prolongado se descargaría la batería y aparecería un mensaje de advertencia en el cuadro. Otro consejo específico tiene que ver con la posición 'B' –de 'brake' o freno–, cuyo uso es recomendable en descensos prolongados por su función de freno motor, que evita el sobrecalentamiento de los frenos. Se trata de una posición menos eficiente energéticamente porque rebaja la regeneración de la batería, pero alarga la vida de las pastillas de freno y reduce el estrés del conductor.



Conducción óptima de un híbrido.- El indicador del sistema híbrido del cuadro es una herramienta idónea para sacar provecho de la mecánica híbrida, pues informa del flujo de energía y ayuda a optimizarlo. CHG es la zona de carga de la batería y POWER, la zona de potencia. En medio, sobre verde, está ECO, dividido en dos secciones: la inferior, o ECO 1, es la zona de propulsión eléctrica, mientras que la superior, o ECO 2, es la de propulsión mixta. Circulando en modo EV, la aguja se moverá a lo largo de toda la zona ECO.

Hybrid aporta virtudes que no deben pasarse por alto, como un bajo mantenimiento, pues no hay componentes específicos que deban ser sustituidos periódicamente en las revisiones, ya que sólo hay un punto adicional de mantenimiento: el cambio de líquido refrigerante del inversor a los 240.000 kilómetros. Lo

tenimiento y neumáticos de los Toyota Auris con mecánica híbrida, diésel y de gasolina durante 8 años y 120.000 kilómetros de uso, señalando a la versión híbrida como la más económica al prescindir de elementos como embrague, alternador o motor de arranque, y generar menor desgaste en discos y pastillas de freno.

la frase

Frank Torres. Consejero director general de Nissan Motor Ibérica

«Si los gobiernos tienen claro que el futuro del tejido industrial pasa por garantizar tanto la innovación en procesos como en producto, conseguiremos poner bases sólidas a nuestra industria. Si no es así, tendremos los pies de barro».



el puntazo

Por no poner la fecha de su publicación, siete millones de multas notificadas en el Testra quedan invalidadas.

Una vez más Automovilistas Europeos Asociados (AEA) destapa una irregularidad que, en este caso, deja sin efecto siete millones de multas notificadas en el último año por medio del tablón Edictal de Sanciones de Táfico (Testra). El fallo, asegura AEA, afecta a sanciones de la DGT, Gobierno Vasco, Servei Catalá de Trànsit y 1.152 ayuntamientos, entre los que se encuentran las capitales de provincia más importantes. Sanciones que quedan invalidadas y cuya recaudación ejecutiva, en caso de impago, resulta inviable porque no consta en los edictos la fecha en que fueron publicadas.



VW RECONOCE OTRAS 800.000 UNIDADES QUE EMITEN MÁS DE LO DECLARADO

Las irregularidades se extienden al CO₂

Los problemas de VW parecen no tener fin, porque las revisiones internas han llevado a descubrir que 800.000 vehículos en todo el mundo, la mayoría con motor diésel pero también 98.000 de gasolina, emiten más CO₂ del declarado; irregularidad que, subrayan, no afecta a la seguridad y comportamiento de los vehículos. La cifra se une

a los 10 millones de unidades reconocidas con el software manipulador, de las que 683.626 se comercializaron en España y entre los que se encuentran los 700.000 Seat vendidos en el resto del mundo.

En cuanto a esas «incoherencias inexplicables» en la emisión de dióxido de carbono (CO₂), reconocidas ahora, hay un com-

promiso serio de cambiar la etiquetación incorrecta lo antes posible. En concreto, 50.000 unidades vendidas en España se ven afectadas por esa irregularidad, según aseguró el vicepresidente mundial del grupo alemán, Francisco Javier García Sanz, al ministro de Industria José Manuel Soria, en una reunión en la que, además de informar-

le de los nuevos descubrimientos, garantizó que la compañía se hará cargo de todos los costes que puedan derivarse del problema. Costes que incluyen el reintegro al Estado de las ayudas que aportó en las compras acogidas al PIVE y que supondrán 50 millones de euros si todas las unidades afectadas se acogieron a las ayudas. VW también parece dispuesto a pagar las diferencias que se encuentren en el impuesto de matriculación, dado que esa tasa va por tramos establecidos en función de la eficacia del vehículo; es decir en función de las emisiones de CO₂, que deben ser rectificadas. Además, el titular de Industria recibió la garantía de que se mantendrá la inversión de 4.200 millones de euros.

También Alemania reclamará los impuestos adicionales que correspondan

al incremento de las emisiones de CO₂, mientras el Gobierno del país anuncia la comprobación de las emisiones reales de CO₂ y NO_x en todos los modelos de las marcas VW, Audi, Skoda y Seat, tanto equipados con mecánicas de gasolina como diésel.

Y al otro lado del Atlántico, VW ha detenido la venta en Estados Unidos y Canadá de los coches equipados con el TDI V6 3.0 a raíz de una nueva denuncia de la Agencia de Protección Medioambiental Estado-unidense (EPA) sobre la manipulación de emisiones en los modelos más lujosos del grupo.

La Bolsa pasa factura a los escándalos, con descenso que han bajado las acciones a 97,5€ y la pérdida de un tercio del valor del grupo desde que a mediados de septiembre estalló el caso de las emisiones.

Renault-Nissan Lucha de fuerzas

El aumento de la participación del Estado Francés en Renault-Nissan y los intentos del Ministro de Economía francés Emmanuel Macron para conseguir una fusión total que le permita atar a su socio más rentable y salvaguardar las plantas francesas y puestos de trabajo, ha abierto las primeras grietas en una alianza que se creó hace 16 años. Carlos Ghosn, al frente de ambos fabricantes, no entra

en el juego y reclama tener el derecho a voto en Renault que el Gobierno gallo le niega. Por eso plantea más acciones de Renault para Nissan, un reparto más equitativo que igualaría el peso en la toma de decisiones del grupo.

Nueva marca Genesis, lujo coreano

Se llama Genesis y es la marca creada por Hyundai Motor para competir con los fabricantes de coches de lujo establecidos. Se lanzarán

en breve

► **MULTA A TANANA.** Los infladores defectuosos de los airbag de Tanana ha llevado al NHTSA, el organismo para la seguridad en la carretera de Estados Unidos, a imponer una multa récord a la empresa japonesa: 200 millones de dólares (casi 184 millones de euros). Por su parte Honda ha anunciado que dejara de montar los airbags de Tanaka.

► **MÁS INVERSIÓN.** 3,3 millones de euros es la inversión que Honda realizará en la planta que Montesa tiene en Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona). Servirán para alcanzar las 5.000 unidades anuales, frente a las 1.930 motos que se harán este año.

► **UNA NUEVA PLANTA.** El fabricante de componentes Gestamp contará con una planta de corte láser en Ribavellosa (Álava). Será una de las mayores de Europa de sus características y costará 14,3 millones de euros.

► **EMISIONES.** España (+22,5%) se coloca tercera de los ocho países de la UE que han subido sus emisiones entre 1950 y 2012.

hasta 2020 seis modelos del segmento 'premium', en los que rendimiento, diseño e innovación cumplirán estándares muy ambiciosos. Nueva identidad y emblema y una estructura y servicio al cliente independiente, marcarán la diferenciación con Hyundai. Además, para asegurar un diseño distintivo se ha creado la Prestige Design División, que liderará el jefe del Centro de Diseño de Hyundai Motor, Luc Donckerwolke.



▲ Euisun Chung, Vicedirector de Hyundai

Emisiones La UE aumenta el margen de error

A pesar de la rebaja en las pretensiones iniciales de

Nuevas pruebas EuroNCAP Audi A4, Honda HR-V y Jazz sobresaliente en seguridad

Pese al endurecimiento de criterios y la nueva prueba de choque total frontal efectivos desde que empezó el año, tres de los cuatro modelos testados pro EuroNCAP saldan el examen con la máxima calificación global. Especialmen-



AUDI A4	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	87%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	75%



HONDA JAZZ	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	85%
PEATONES	73%
S. SEGURIDAD	71%



HONDA HR-V	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	79%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	71%



VOLKSWAGEN CADDY	
ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	84%
NIÑOS	78%
PEATONES	58%
S. SEGURIDAD	68%

Bruselas sobre el control de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO_x) de los vehículos que se venden en Europa, Acea (fabricantes europeos) reconoce que será «extremadamente difícil» cumplir en un corto plazo de tiempo los límites establecidos para las pruebas en condiciones reales de uso. Además, supone, aseguran los fabricantes, sacar del mercado antes de lo previsto un gran número de modelos diésel y hacer más difícil cumplir los objetivos de emisiones de CO₂ establecidos para 2021, dado que los motores de gasoil emiten entre un 15 a un 20 por ciento menos CO₂ que los de gasolina comparables y serán penalizados por sus emisiones de NO_x.

Todo ello a pesar de que la Comisión ha rebajado drásticamente sus planes iniciales ante la presión de los países productores. El acuerdo retrasa hasta 2020 la entrada en vigor de las pruebas en carretera para la homologación de los motores diésel en los modelos ya existentes (2021 para los completamente nuevos), con unos plazos de transición que elevan el margen del resultado del laboratorio hasta el 110% desde 2019 y deja ese margen en el 50% de manera permanente. Supone que en esa fase transitoria en las pruebas de carretera se puede llegar a los 168 mg/km y quedando el máximo en 120 mg/km cuando la legislación sea definitiva.

Sistemas de retención infantil Aprobado en seguridad

El análisis de la seguridad (impacto frontal y lateral), instalación, uso y confort de 22 modelos de sillas infantiles se ha saldado con 13 'satisfactorios', tres 'aceptables' y seis variaciones de las gamas Cybex Aton-4 y Cosatto Hold 'muy insatisfactorios', aunque no fallan en seguridad sino en los materiales utilizados (la lista completa se puede ver en mi6.in/2633). Con tres 'satisfactorio' y un 'aceptable', el estudio de los clubes automovilistas europeos, entre los que se encuentra el RACE, pone de manifiesto la eficacia del sistema i-Size, la homologación que establece el reglamento R-129, que entró en vigor en julio de 2013. Las diferencias sobre la homologación R 44 estriban en que los productos deben superar un impacto lateral, que la estatura y no el peso es lo que determina la gama y que debe transportar a los menores de 15 meses en el sentido contrario a la marcha.



▲ De izquierda a derecha: Stackmann, García Sanz y Luca de Meo

Estrategia 2025 Seat despeja el futuro

La primera aparición de Luca de Meo como presidente del Comité Ejecutivo

Seat ha sido para presentar la estrategia que llevará a la compañía a la rentabilidad en los próximos diez años. Un plan de futuro que, según García Sanz, el presidente del Consejo de Administración de Seat, «cuenta con la plena confianza del grupo VW y está perfectamente integrado en su estrategia». Supone el mantenimiento de las inversiones anunciadas y la llegada de los cuatro nuevos modelos previstos en los próximos dos años, iniciando en diciembre la adaptación de la Línea 1

de Martorell a una nueva plataforma modular. También supone la puesta en marcha de un programa de eficiencia, que ahorrará 100 millones al año y la no renovación de 200 contratos temporales que finalizan a finales 2015.

En tres pilares basa Seat conseguir el objetivo: el desarrollo de modelos en segmentos en crecimiento de gran margen comercial, aplicando la fórmula de éxito del León, priorizar la satisfacción al cliente y ser el empleador más atractivo del sector en España.



Por un día me sentí periodista de verdad. Tras la cálida recepción en las instalaciones de Citroën, un café bien calentito y unas pastas riquísimas, aparecieron los redactores de la revista Motor16. Desde el principio el ambiente y la charla fue natural y distendida, o como diríamos los jóvenes, de «muy buen rollo».

Mario García Merino

Un coche para la guerra del día a día... en tiempos de guerras 'económicas'

La experiencia de participar en esta simpática prueba fue sin duda enriquecedora. Las explicaciones y consejos de Goyo, mi sombra en esta aventura, fueron sin duda lo mejor del día. Compartir mi pasión por todo aquello que lleva motor y ruedas con otros 'locos' del mundillo fue fantástico. Durante todo el trayecto, bombardeé a Goyo con miles de preguntas referentes al mundo del motor. Como buen periodista por un día tenía que aprovechar para sacar de un veterano del mundo del motor toda la información posible. Que mejor opinión que la suya, que ha probado todos los coches que ruedan por nuestras carreteras.

Con el resto de redactores y compañeros de la prueba tuvimos estupendas charlas en las paradas y la comida, piques sanos por saber quién llevaba mejor media



▲ Tras el recorrido desde Madrid a Ávila por todo tipo de carreteras es un placer poder comprobar que ha gastado 4,7 litros.

de consumo y chascarrillos que nos dieron risas de sobra para completar un día perfecto.

En mi caso particular, tuve la suerte de participar en el proyecto del C4 Cactus casi desde el principio.

Aunque mis labores van más destinadas a las implantaciones industriales que hacen posible la fabricación de un vehículo en una fábrica como la de Villaverde, pude conocer el Cactus cuando sólo era una maqueta.

Aún recuerdo el día que nos lo mostraron... las caras de todos los que estábamos allí por primera vez eran exactamente iguales a las de mis familiares y amigos cuando les pude mostrar las primeras fotos del coche.

Las opiniones fueron y siguen siendo de lo más dispares. El C4 Cactus es un coche que o gusta mucho... o más bien poco. Citroën y sus apuestas arriesgadas... es Citroën.

Sin embargo, el Cactus es un coche que se merece la oportunidad de ser conocido un poco más de cerca. Es un coche 'lógico' pensado para los tiempos que corren...

Justo eso... El Cactus es un coche pensado para el día a día. Actividades cotidianas, llevar a los niños al cole, hacer la compra, recoger a la novia, llevar a los abuelos al médico... y así un sinnúmero de cosas que hacemos



▲► Una experiencia muy enriquecedora poder disfrutar de la prueba de un coche como el C4 Cactus al lado de un periodista veterano... Y poder ser yo también periodista por un día.

acompañados de nuestro coche... El Cactus te echa un cable para que todo sea más «fácil», «cómodo» y sobre todo «económico».

Fácil porque todos los mandos y controles son intuitivos y sencillos. Quien sepa manejar un Smartphone sabe manejar un Cactus.

Cómodo porque está diseñado para que así sea. Las butacas, la dirección, la posición de conducción y sobre todo la suspensión. La altura

y el taraso de la suspensión ligadas por supuesto al peso tan ajustado, hacen que las salidas de parado, las frenadas y los pasos por nuestros grandes amigos los «baldones» sean un coser y cantar.

Económico porque el C4 Cactus consume realmente poco. Fue un verdadero placer recorrer parte de la serranía de Madrid y Ávila. Con sus subidas y bajadas, adelantamientos y pequeñas retenciones y ver en la

pantalla un consumo medio siempre inferior a 5 litros.

Llevar un motor de gasolina, con una increíble respuesta a bajas vueltas, con una rumorosidad inapreciable y con un consumo ajustadísimo, en estos tiempos que vivimos, es sin duda un desahogo para nuestros bolsillos.

Como buen aficionado a los coches, muchos amigos me preguntan si me compraría un C4 Cactus sin te-

ner en cuenta que trabajo para la marca. Mi respuesta desde mi lado más racional es siempre que Sí.

No es un coche rápido, no es un coche para sentir una conducción extrema. No es un coche para eso. Es un compañero para la batalla del día a día. Una herramienta para ti, que gasta poco, que se porta bien y que seguramente, te quite algún que otro quebradero de cabeza y de bolsillo.

SPAIN CLASSIC



POR CAMINOS DE TIERRA

Los catalanes Juan Donatiu y Pere Serrat a bordo de un Ford Fiesta de 1982 han ganado la primera edición de Spain Classic Raid, la única prueba que cruza España de Barcelona a Sevilla por caminos de tierra y con coches de más de 25 años.

En total, participaron 26 equipos procedentes de toda España y vehículos de todas las marcas y modelos, destacando un Seat 850, dos Renault 4, varios Ford Fiesta y Volkswagen Golf o un Citroën Visa.

HYUNDAI TUCSON

TE DA WI-FI GRATIS

Una de las propuestas de lanzamiento más innovadoras de los últimos tiempos es la del nuevo Hyundai Tucson, que ofrece wi-fi

¡Bienvenido!
Zona de conexión Wi-Fi gratuita ofrecida por Hyundai Motor Company.

¡Hola! ¿Eres un residente?

Welcome!
This is free Wi-Fi Zone offered by Hyundai Motor Company.

Click here (for a tourist)



gratis a todos los que pasen por la Puerta del Sol de Madrid. La marca ha puesto en marcha una red gratuita denominada 'Hyundai Motor Free Wi-Fi'.

RED BULL AUTOS LOCOS

La competición Red Bull Autos Locos se celebra en diferentes ciudades del mundo. En esta edición ha congregado en Barcelona a 68 equipos.



Entre los miembros del jurado estaban los pilotos de MotoGP y motocross, Dani Pedrosa y Jorge Prado, sobre estas líneas en uno de los vehículos.

LA CARRERA MÁS LOCA

Cuesta abajo, sin frenos y con mucho, mucho humor. Los Autos Locos de Red Bull regresaron a Montjuïc (Barcelona) para protagonizar la carrera más divertida del año.

Entre los 68 equipos participantes en esta edición se pudieron ver todo tipo de artilugios sobre ruedas (desde una cebrera hasta una paellera

con volante), ya que en esta competición cada equipo debe construir su propio vehículo y dejarse llevar por la gravedad cuesta abajo para intentar llegar más rápido que el resto a la meta.

Ganó el equipo que pilotaba una auto-llave inglesa y que completó el recorrido de 680 metros en apenas 39 segundos.

Como premio, visitarán el Hangar-7 (Austria) y realizarán un curso de conducción deportiva con Red Bull Racing.

Además, entre los miembros del jurado de este año estaban los pilotos de MotoGP y motocross, Dani Pedrosa y Jorge Prado, que incluso se atrevieron a probar uno de los vehículos.

CONCURSO GOODYEAR

SE BUSCA DESTINO DE INVIERNO

Hasta el próximo 15 de diciembre se puede participar en el concurso que Goodyear ha puesto en marcha para buscar el destino de invierno más inspirador. Los interesados pueden dejar las imágenes o vídeos del que consideran su

destino invernal favorito colgando una foto o un video en Instagram, Facebook o Twitter con el hashtag #MyWinterFeel-GoodPlace.



RENAULT

La Fundación Renault para la movilidad sostenible y la Fundación Cruyff han firmado un convenio para la realización de actividades lúdicas dirigidas a niños y jóvenes con movilidad reducida.

FORD PERFORMANCE CHAMPIONSHIP COMPETICIÓN VIRTUAL

Acaba de ponerse en marcha en nuestro país la competición Ford Performance Championship. Una carrera que permitirá al mejor jugador/conductor a los mandos del Ford GT en el videojuego 'Forza 6' para Xbox One participar en la próxima edición de las 24 horas Ford al volante del vehículo de Xbox.

Los interesados podrán competir desde los espacios Ford Performance que la marca ha montado en los 23 Ford Store operativos en nuestro país. La final se celebrará en Madrid el 4 de diciembre y los tres finalistas participarán en un curso de conducción previo a la próxima edición de las 24 horas Ford.



Ford busca al mejor conductor del GT en el videojuego 'Forza 6' para Xbox. El ganador participará en las 24 Horas Ford.

LOS VEHÍCULOS ARGO LLEGAN A ESPAÑA

PREPARADOS PARA CUALQUIER TERRENO

Desde Ontario (Canadá) llegan a España los Argo XTV, vehículos todoterreno extremos capaces de moverse en las condiciones y terrenos más complicados, incluso en el agua.

Para el ocio o el trabajo... los vehículos Argo llegan a nuestro país de la mano de XTV Ibérica, con sede en Gijón. Diseñados para moverse por los terrenos más complicados (fango, arena, nieve...), están disponibles con seis y con ocho ruedas motrices y son completamente anfibios.

Su velocidad máxima es de 40 km/h y su capacidad todoterreno es enorme. Además, pueden girar 360° sobre su eje. Pueden transportar cuatro o seis pasajeros y tienen una capacidad de carga de hasta 907 kilos. Están disponibles con dos motores de gasolina bicilíndricos y un diésel.



Los Argo son anfibios y pueden navegar en ríos y pantanos sin preparación adicional. Su precio parte de los 11.600 euros.



LEXUS Y KABUKI

RENUEVAN SU ACUERDO

Comparten orígenes japoneses, filosofía de marca, innovación en sus productos y una exquisita atención al cliente, motivos por los cuales Lexus y la red de restaurantes Kabuki han renovado su acuerdo de colaboración para el año 2016. Este convenio supone

además la ampliación de las ventajas exclusivas para los clientes de la marca Lexus en los restaurantes Kabuki.



BMW

La Reina Doña Sofía ha entregado los galardones del 30 aniversario del Premio BMW de Pintura, dotado con 25.000 euros. La ganadora es la andaluza Ángeles Agrela, por su obra 'Retrato nº 51'.

RENAULT-NISSAN

LA MAYOR FLOTA ELÉCTRICA

La conferencia climática COP21 de Naciones Unidas, que se celebrará en París del 30 de noviembre al 11 de diciembre, contará con la mayor flota de vehículos eléctricos. En total, la alianza Renault-Nissan suministrará 200 unidades de los modelos Renault ZOE, Nissan LEAF y Nissan

e-NV200. Se calcula que recorrerán 400.000 kilómetros durante el evento, pero generarán cero emisiones.



ATENTOS A

HASTA EL 28/02/16

El Museo de la Moto de Barcelona prorroga la exposición 'Bultaco, motos de leyenda', en la que se pueden ver modelos míticos, como la Tralla 101, Metralla, Streaker, Chispa o Lobito.





MÁRQUEZ Y ROSSI ESCRIBIERON EN MALASIA UNO DE LOS ÚLTIMOS CAPÍTULO EN LAS RIVALIDADES ENTRE PILOTOS DEL MOTOR



A cara de perro

La polémica rivalidad entre Marc Márquez y Valentino Rossi es el enésimo capítulo de otros muchos que han enfrentado a grandes campeones de diferentes disciplinas, cuando la competitividad extrema ha roto todos los diques de competición entre ganadores natos

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

En la Fórmula 1 y quizás en cualquier disciplina automovilística, el duelo de Alain Prost y Ayrton Senna se antoja el más intenso vivido nunca. Todo empezó en 1988 cuando el brasileño llegó a McLaren, donde el francés era el rey indiscutible, y quien pronto descubrió que nunca había competido con alguien de semejante intensidad. Entre ambos lograron aquel primer año 15 victorias en 16 carreras, y Senna se llevó el título en el Gran Premio de Japón.

El choque frontal era cuestión de tiempo. En San Marino de 1989 Ayrton propuso un pacto: quien de entre los dos llegara primero a la curva de la Tosa ganaba la carrera. Prost aceptó. Senna se colocó primero y el francés le siguió. Pero el accidente de Gerhard Berger

interrumpió la prueba. En la segunda arrancada fue Prost quien se adelantó. Sin embargo, al llegar nuevamente a la Tosa Senna le sorprendió. A partir de entonces, la guerra fue total dentro y fuera de la pista.

Tras un intenso duelo deportivo y mediático durante todo 1989, se llegó a la última carrera de la temporada con el título abierto para ambos. Cuando a poco del final Senna se tiró agresivamente en la chicane para adelantar a su rival, Prost le cerró la puerta. El francés abandonó pero, inesperadamente, el brasileño siguió por la chicane. Fue descalificado por la FIA, y Prost logró su tercer título. Aquel invierno se produjo un duro enfrentamiento entre Senna y el presidente de la FIA, Jean Marie Balestre. El brasileño estuvo a punto de abandonar la F-1.

Prost se marchó a Ferrari en 1990. La enemistad de ambos era espectacular, con constantes polémicas en la prensa. De nuevo en Suzuka, Prost necesitaba el triunfo para mantener sus opciones al título. Pero en la primera curva, el brasileño se lo llevó deliberadamente por delante. Durante 1991 la tensión no disminuyó. Al año siguiente vivió un año sabático y a finales de 1993 el francés se retiró tras lograr su último título. Más tarde ambos pilotos se acercarían uno al otro, hasta el fallecimiento de Senna. Alain Prost portó el fétetro del brasileño.

Como en el caso anterior, los grandes duelos de la Fórmula 1 han tenido lugar en el seno de un mismo equipo, normalmente, con el material más competitivo. También fue el caso de Carlos Reutemann y Alan Jones en 1981, con el Wi-

lliams. Todo empezó cuando en el Gran Premio de Brasil el argentino no cedió a unas órdenes de equipo que buscaba respetar las condiciones establecidas en el contrato del piloto argentino a favor de Jones.

De personalidades diametralmente opuestas, entre ambos se blandió el hacha de guerra durante toda la temporada, especialmente por parte de Alan Jones. Ante los intentos de acercamiento del argentino, el propio australiano contó la anécdota de su reacción: «Carlos dice que quiere enterrar el hacha de guerra, y le contesté: “Sí, colega, justo en tu jod... espalda”». En la última carrera de la temporada, en Las Vegas, el argentino sólo necesitaba terminar por delante del brasileño Nelson Piquet para lograr el título. Atenazado por la presión, Reutemann terminó octavo y perdió el título



▶ La enemistad más famosa en la Fórmula 1 fue sin duda, la de Senna y Prost, con episodios como la salida de pista del brasileño al francés en Suzuka en 1991.



▶ Alan Jones y Carlos Reutemann vivieron un duelo intenso en Williams en 1981. La tensión entre ambos hizo que Reutemann perdiera el título.



▶ Otros 'enemigos íntimos' y también en Williams, fueron Piquet y Mansell. El inglés ganó más carreras, pero el brasileño un campeonato.

por tan sólo un punto. Alan Jones ganó la carrera a placer.

Durante 1986 y 1987, Williams vivió también la intensa rivalidad de Nelson Piquet y Nigel Mansell en el plano deportivo y personal. El brasileño consideraba contar con estatus de número uno, y a Mansell como segundo piloto. Sin embargo, el británico encontró apoyo en los entrenamientos del Gran Premio de Japón. No pudo terminar la temporada, y Piquet se llevó el título. En los dos años de enfrentamiento, Mansell ganó once carreras por siete del brasileño, con 17 a 12 en los entrenamientos. Pero el único título fue para Nelson Piquet.

Aunque solo durante una temporada, el enfrentamiento entre Fernando Alonso y Lewis Hamilton también fue legendario. El debutante britá-

nico mostró un gran coraje para su condición de debutante. Alonso comprobó poco a poco cómo McLaren empezaba a pivotar hacia Hamilton, reaccionando con dureza ante la actitud de Ron Dennis, especialmente, cuando este dejó en evidencia su victoria en Mónaco frente Hamilton.

Con Alonso cada vez más enfrentado al equipo, el Gran Premio de Hungría de 2007 hizo saltar por los aires la tensa relación entre las partes. El británico rompió la estrategia tradicional para quemar combustible en los clasificatorios y no cedió el paso a Alonso, como era el temor del español. Como respuesta, Alonso retuvo a su rival en boxes en los compases finales de la sesión, impidiendo que Hamilton volviera a la pista. La FIA

entró en juego y sancionó al equipo. En el enfrentamiento entre Alonso y el equipo entraron en juego los famosos correos electrónicos relaciones con el 'Spygate' que enfrentaba a Ferrari con McLaren por espionaje industrial. El piloto español rompió con McLaren, y en las carreras finales el equipo apoyaba las aspiraciones al título de Hamilton. Al final, el duelo entre ambos fue aprovechado por Ferrari y Kimi Raikkonen y McLaren condenado con una millonaria multa y Fernando Alonso volvió a Renault.

Dentro de Red Bull, y desde 2010 a 2013, Sebastian Vettel y Mark Webber protagonizaron otro intenso duelo cuyos primeros brotes de tensión llegaron en el Gran Premio de Turquía de 2010. El alemán



ALONSO Y HAMILTON PROTAGONIZARON UN 2007 LLENO DE TENSIÓN QUE ACABÓ CON LAS RELACIONES ROTAS ENTRE ALONSO Y MCLAREN



▲ En 2010 Vettel y Webber protagonizaron un año de incidentes, como su toque en Turquía. El alemán tenía el título a mano pero ganó Vettel.

▲ La tensión entre Rosberg y Hamilton está latente. Su episodio más duro, hasta ahora, el toque en Spa en 2014.

sacó de la pista al australiano, con el apoyo posterior de Helmut Marko, poco afín a Webber. En Gran Bretaña, el equipo retiró el único alerón disponible en el monoplaza de Webber tras dañar el alemán el suyo. El australiano montó en cólera. El duelo entre ambos se hizo más intenso a medida que avanzaba la temporada. Ambos disputaron el título con Fernando Alonso hasta la última carrera. El equipo apoyaba a Vettel quien, con un magnífico final de temporada, se llevó el título.

Con la llegada de los neumáticos Pirelli el australiano no pudo ya luchar contra Vettel. En Brasil 2012, el alemán se quejó de que su compañero de equipo le plantara cara en la pista cuando remontaba para lograr el título frente a Alonso. Y esta ocasión le sirvió a Vettel para justificar el famoso 'Mult1 21' de Malasia 2013, cuando desobedeció las órdenes y estrategia del equipo al adelantar a Webber, que marchaba en cabeza. Fue el momento álgido de su rivalidad.

Hoy, el duelo entre Lewis



◀ En el mundo de los rallies los enfrentamientos son menos frecuentes; pero los años de Sainz y McRae en Subaru estuvieron plagados de desencuentros.

Hamilton y Nico Rosberg sigue aumentando de intensidad. Aunque más contenido en lo personal hacia la opinión pública, las últimas carreras celebradas en 2015 han añadido más leña al fuego. El toque entre ambos pilotos en Spa en 2014 fue polémico para equipo y pilotos, y Mercedes intervino directamente para delimitar el comportamiento de sus pilotos en el futuro. Pero en Austin, Hamilton enfureció al alemán con su toque en la salida. El escenario para que su rivalidad estalle definitivamente en 2016 está ya montado.

En los rallies, Carlos Sainz y Colin McRae protagonizaron dos intensos años en Subaru, 1994-95. A pesar de llegar con

opciones a cada una de las últimas pruebas de la temporada, Sainz no logró ningún título, en parte por la política seguida por David Richards, el responsable de Subaru. En la primera temporada McRae no podía aspirar al título, pero tampoco ayudó a las opciones del piloto español por las decisiones de Richards.

En el año siguiente, el piloto escocés elevó su nivel y pudo rivalizar con Sainz, pero solo tras pasar el español varios meses en el dique seco por un accidente, después de haber arrasado en los primeros rallies de la temporada. Las tensiones crecieron cuando McRae empezó a contar con opciones para el título tras

recuperar terreno a Sainz. En el Rally de Cataluña de 1996, McRae no quiso obedecer órdenes de equipo para fijar posiciones cuando Sainz marchaba primero y levantaba el pie para asegurar así el título de Constructores para Subaru. McRae desatendió las órdenes hasta el último tramo, donde antes de la salida tuvieron que intervenir Richards y hasta el padre del piloto escocés.

El mundo de la moto en circuito también ha ofrecido duelos intensos que en ocasiones han llegado al terreno de lo personal con las polémicas mediáticas posteriores. Valentino Rossi también tuvo sus enfrentamientos con Sete Gibernau. Todo empezó en el Gran Premio de Qatar de 2004, al interponer Honda una reclamación contra el equipo Yamaha por haber intentado llenar de goma la posición de salida la noche anterior. A partir de aquel momento, Rossi convirtió a Gibernau –que ganó aquella carrera– en su enemigo directo, protagonizando luego duras polémicas en la pista. Como en Jerez, cuando Rossi adelantó al



▲ Los piques entre Rossi y Gibernau han sido de los más polémicos en los últimos años. El italiano convirtió al español en enemigo directo.



▲ La maniobra de Marco Simoncelli que llevó a Pedrosa al suelo en 2011 ha sido uno de los últimos escándalos de MotoGP.

piloto español en la última curva de la carrera, golpeándole primero y desplazándolo después hacia el exterior, arrebatándole la victoria.

Aunque menos intenso en el tiempo, también Dani Pedrosa y Marco Simoncelli tuvieron sus más y sus menos. La polémica fama del italiano se acentuó cuando tiró al español en el Gran Premio de Francia de 2011, que además supuso la fractura de su clavícula derecha. El cruce de declaraciones posterior y las acusaciones al italiano por su comportamiento contrario a la seguridad rodearon durante una buena temporada a Simoncelli.

El Dakar también ha vivido intensas rivalidades, aunque sin llegar al terreno personal con la crudeza de otros ejemplares. Dominador durante una buena etapa, Stephan Peterhansel y Arcarons vivieron duelos repletos de tensión, suspicacias y triquiñuelas, co-

mo en 1993, cuando el francés utilizó a unos periodistas para tender una trampa al piloto español y perder el paso por un control. En 1995 la rivalidad entre ambos alcanza su climax cuando el español le pone una reclamación por recibir ayuda externa para reparar su rueda trasera en la décima etapa.

También durante años Marc Coma y Cyril Despres han sido los dominadores del Dakar y compañeros de marca por lo que, de alguna manera, también estaban condenados a enfrentarse, intercambiándose en ocasiones entre ellos reclamaciones como en la edición de 2010, que terminó con una sanción de seis horas al piloto español.

La polémica entre Rossi y Márquez, con la ya famosa 'patada' del italiano, no es más que el último capítulo de una serie de maniobras que demuestran que cuando la victoria está en juego nunca hay amigos.

KUMHO TYRE

I YOU

Recorrer los caminos que se abren al horizonte, explorar las posibilidades detrás de cada curva, vivir las emociones de la ruta... Kumho te acompaña siempre para que disfrutes tus mejores momentos con la seguridad de que llegarás a tu destino por lejano que esté.

Kumho te ofrece una avanzada gama de neumáticos desarrollada con prestaciones adaptadas a tu vida.

MOVE YOUR EMOTIONS

kumhotyre.es KumhoTyre ES

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Audi models like the Giulietta and Sportback with their respective prices and specifications.

Abarth Importador Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.27.500, Alcalá de Henares, 28004 Madrid. Teléfono: 918 853 700.

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

Alfa Romeo Importador Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.27.500, Alcalá de Henares, 28004 Madrid. Teléfono: 918 853 700.

Table listing Alfa Romeo models such as MITO 1.3 JTDM 85CV S&S MiTo, MITO 1.3 JTDM 85CV S&S Distinctive, etc., with prices and specifications.

Alfa Romeo Giulietta advertisement. Features a red car image, the headline 'ALFA GIULIETTA DESDE 14.990€*, CON PLAN PIVE 8 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA FINANCIANDO CON FCA CAPITAL.', and detailed financing terms.

BMW

M2 Coupé: las entregas a partir de abril

En abril comenzarán las entregas del exclusivo M2 Coupé, el modelo de acceso a la familia M de BMW, que cuesta 62.900 euros con cambio manual de seis marchas; habrá una versión con la caja automática de doble embrague M DKG, que puede suponer unos 4.000 euros más.



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

Large table listing various BMW models under different categories (D, G, L, A3, A4, A5, A6, A7, A8, X, Z) with columns for Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV).

LOS RIESGOS DE COMPRAR NEUMÁTICOS USADOS

Ante el crecimiento del mercado de neumáticos de segunda mano, la Comisión de Fabricantes de Neumáticos del Consorcio del Caucho alerta de los riesgos que para la seguridad tienen los neumáticos que se montan usados, principalmente porque pueden presentar defectos ocultos y porque la forma en que se desgastan es diferente en cada vehículo.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Bentley

Importador: Royal Crown Motors, C/ Antonio Maura, 8, 28014 Madrid. *Teléfono: 915 60 193

*Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. **Red de postventa: 10 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bentleymotors.com

Table with 2 columns: Modelo, Precio en euros. Lists Bentley models like Continental GT and Flying Spur.

BMW

Importador: BMW Bank S.A. Avenida de Burgos, 18, 28020 Madrid. *Teléfono: 91 501 305

*Garantía: 3 años o 100.000 km. **Red de postventa: 142 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bmw.es

Table with 2 columns: Modelo, Precio en euros. Lists BMW models like 1 Series, 3 Series, 5 Series, etc.

BOSCH

DOBLE SEGURIDAD

Participar en el sorteo de 15 «experiencias de conducción» es el premio de Bosch para los conductores que inviertan en seguridad durante el mes de

noviembre. La campaña anima al cambio de los productos de seguridad que deben ser reemplazados por uno de Bosch.



CITROËN

Quince días con bono regalo

Bautizada como «La quincena más Happy de Citroën», la acción puesta en marcha por la marca francesa contempla bonos regalo de hasta 6.500 euros para los coches nuevos, que contempla la promoción, y más de 1.200 euros de descuento para las 1.200 unidades de vehículos seminuevos puestos a la venta. Además, hay un 70% de descuento en el segundo neumático, más el montaje y



El descuento llega a 6.500 euros

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide range of car models from various brands.



CHEVROLET

Autotodo

Príncipe de Vergara 221, Madrid. 91 563 04 69

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

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

PEUGEOT CON BUENOS ZAPATOS

Para afrontar bien calzados el mal tiempo, la marca del león ofrece un descuento del 35 por ciento en neumáticos de primeras y segundas marcas. La campaña, cuya información esta disponible en http://ofertas.peugeot.es/posventa/promocion-neumaticos esta activa en los servicios posventa de la marca, que recuerda que se trata de un elemento fundamental para la seguridad y que circular con ellos en mal estado aumenta considerablemente los riesgos.



fundamental para la seguridad y que circular con ellos en mal estado aumenta considerablemente los riesgos.

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

MERCEDES Clase C Coupé, ya se puede reservar

La confirmación de los precios del nuevo coupé de la marca de la estrella permite reservar este modelo antes de que en el mes de diciembre llegue a los concesionarios. Disponible en 12 colores diferentes, con opciones como el AMG Line (2.400 €), techo panorámico (1.900 €), faros Full LED (1.300 €), hay una versión «Edition 1», que aporta, por 3.900 €, elementos como

asientos deportivos en cuero y microfibra, pedales deportivos, techo interior en tela negra, volante AMG, llantas de 19", pinturas especiales y placas «Edition 1».

Las entregas en diciembre



Table with 2 columns: PRECIOS, PVP. Lists prices for different models: C200 Coupé (42.500 €), C300 Coupé 7G-Tronic (48.000 €), C220d Coupé (41.900 €), C250d Coupé 9G-Tronic (49.100 €).

LADA

Importador: Automóviles Razon, S.A. U.I. 444. Vigen Impulsor, 186 Pl. Villarejo, 24009 León. Teléfono: 985 202481. Garantía: Dos años o 100.000 km. Red de postventa: 25 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lada.es

Lamborghini

Importador: Lamborghini España, S.A. Carretera de Castellón, km. 20, 46100 Sagunto. Teléfono: 97 97 4031. *Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lamborghini.es

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Range Rover, Maserati, and Mazda.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Mercedes, Mini, and Lexus.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.



Fabricante: Nissan Motor España, S.A. Dirección: Pza. Gerdá, 4/General Almirante, 4-10, 08010 Barcelona. Teléfono: 932 908 081. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 83 puntos. Web: www.nissan.es



Importador: MMC Automóviles, S.A. Dirección: Génova, 4, 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201 180. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

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



OPHEL

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.



Fabricante: Opel Importador: General Motors España, S.L. Dirección: Avenida Bruselas, 20 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 91 94 99 200. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 92 puntos. Web: www.opel.es



Fabricante: Peugeot Importador: Peugeot España S.A. Dirección: Pta. de Europa, 8, 28050 Madrid. Teléfono: 91 93 91 000. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 994 puntos de asistencia en toda España. Web: www.peugeot.es



Fabricante: Renault Importador: Renault España Comercial, Avda de Burgos, 89, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 100. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 130 puntos en España. Web: www.renault.es

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from Toyota, Volkswagen, Suzuki, Tata, and Honda.

LEATHERMAN

COMPLETA Y FUNCIONAL

Son 17 las herramientas que 'esconde' la Ware, el producto estrella de Leatherman, que llega al mercado español. Es una multiherramienta presente en el 55% de los hogares americanos, muy funcional y versátil, que ofrece infinitas soluciones, para sacar o apretar tornillos, cortar, limar, pelar cables...



LAND ROVER

Graphite: distinción para el Discovery 4

Aunque las primeras unidades no llegarán a los concesionarios hasta el mes de enero, Land Rover ya admite pedidos del 'Graphite', una edición especial, que aporta distinción y exclusividad al Discovery. Disponible desde 63.100 euros, con esta versión la marca da respuesta al éxito del paquete

opcional 'Black', añadiendo el acabado gris a los orificios de ventilación, rejillas y parrilla frontal, que también incorpora un marco negro brillante y un gris más claro. Exclusivas son las llantas de aleación de 19 pulgadas y siete radios dobles

en gris oscuro brillante, que se incluyen como equipamiento de serie en esta edición especial disponible en nueve colores para la carrocería y tres combinaciones para el interior.



Las entregas en enero desde 63.100 €

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide range of car models from various manufacturers.



BP ULTIMATE ELIMINA LA SUCIEDAD DEL MOTOR

He escuchado que algunos carburantes ensucian más el motor que otros. ¿Cuáles son y qué consecuencias pueden causarte en el vehículo?

RESPUESTA

El uso de carburantes 'low cost' o sin aditivos puede aumentar la suciedad en el motor del vehículo, dañándolo y disminuyendo su rendimiento. Además, entre otros inconvenientes, el uso de esta clase de carburantes provoca un mayor consumo de combustible. Por esta razón, BP lanza al mercado los nuevos Carburantes BP con Tecnología Active. Estos nuevos carburantes eliminan la suciedad del motor evitando que vuelva a generarse. Harán que tu vehículo funcione de una manera más eficiente, ayudando a reducir el riesgo de revisiones imprevistas. Además, los nuevos Carburantes BP Ultimate con tecnología Active limpian esa suciedad en menos de dos depósitos y te llevan hasta 56 kilómetros más lejos.

¿MERCEDES CLASE B O MAZDA CX-3? UN PULSO DESIGUAL

Luis Antúnez

Tengo pensado comprarme un nuevo coche. A mí me gusta el nuevo Mazda CX-3 y a mi pareja el Mercedes Clase B. No tenemos hijos ni cargas familiares, y básicamente lo queremos para utilizarlo los fines de semana, ya que a diario el trayecto que realizamos de casa al trabajo es de apenas cinco kilómetros. Lo único que tenemos claro es que sea con motor de gasolina. ¿Nos podrían asesorar al respecto? Muchas gracias.

RESPUESTA

Tenemos que reconocer que en muchas ocasiones la originalidad y las dudas a la hora de adquirir un vehículo nos sorprenden gratamente. Nunca se nos hubiera ocurrido realizar una comparativa entre la Clase B de Mercedes y el Mazda CX-3. No son rivales directos que se encuadren dentro del mismo segmento, pero

lógicamente entendemos tu elección y parece que es obligado que debemos ampliar miras. Tenemos claro que no tienes cargas familiares, pero no nos indicas si necesitas espacio en la zona del maletero para portar, por ejemplo, material a la hora de practicar deporte o vuestra actividad preferida.

En este sentido la Clase B resulta más solvente sencillamente porque es más grande. Es más habitable, más modulable y ofrece un maletero mucho mayor.

Por su parte, el Mazda CX-3 es un vehículo que a nuestro modo de entender apetece más conducir. Es menos confortable, pero transmite más y ofrece un tacto general más dinámico y ágil. Además, el acabado general es de los mejores de su segmento y no tiene nada que envidiar al representante de Mercedes.

En ambos casos tienes opción de elegir entre dos versiones de gasolina. El CX-3 es más pequeño y ligero, pero curiosamente apuesta por un bloque de dos litros que eroga 120 ó 150 caballos, respectivamente. En el caso del vehículo alemán la cilindrada es menor, 1,6 litros, y la potencia similar: 122 y 156 CV. Llama la atención que el consumo es algo inferior en el caso del Mercedes y las prestaciones, aunque muy similares, siempre se decantan del lado del modelo de la estrella, pese a resultar más pesado y corpulento.

No nos indicas tus preferencias a la hora de elegir el tipo de cambio. En los dos vehículos y con los dos motores disponibles en gasolina, la caja es manual de seis relaciones, si bien en ambos casos se puede optar igualmente por una caja automática. La diferencia es que el Mazda apuesta por una con convertidor de

par de seis velocidades, mientras que el Mercedes monta un cambio de doble embrague 7G-DCT de siete relaciones, algo más rápido en su funcionamiento pero a los puntos menos refinado en el día a día por ciudad.

Tampoco nos indicas dónde vives y por dónde te mueves habitualmente. Y te comentamos esto porque la Clase B recurre a la tracción delantera exclusivamente, pero el CX-3 sí que dispone de variantes dotadas de tracción total. Este 'plus dinámico' se asocia exclusivamente a la versión de 150 CV.

Y nos queda por analizar el precio. El Mercedes es mucho más caro porque es Premium y, sobre todo, porque pertenece a otro segmento digamos que de superior categoría. La versión de acceso de 120 CV del CX-3 es 8.880 euros más barata, por lo tanto, salvo que necesites espacio, el Mazda parece una elección más lógica para tus necesidades.

CARTA DE LA SEMANA



CONSULTAS RÁPIDAS

PORTÓN TRASERO ELÉCTRICO

Salvador Ruiz

Es normal que este elemento se esté extendiendo últimamente, sobre todo en las variantes de corte familiar o de ocio. No sabemos quién te ha dicho que el sistema falla en ocasiones. Lo cierto es que hay que ser bastante preciso a la hora de mover el pie por debajo del paragolpes, pero una cosa es ser preciso y otra que falle. Por supuesto hay que tener el

mando a distancia con nosotros y el motor parado. Una vez que le pillas el 'punto' te aseguramos que resulta muy eficiente y práctico. A tu segunda consulta, comentarte que es cierto que el nuevo Audi A4 Avant incorpora este sistema de serie, pero con una salvedad: la variante allroad que llegará el próximo año a nuestro mercado no lo lleva sencillamente porque monta una plancha para proteger los bajos y que resulta incompatible de momento con el sensor.

CAPACIDAD REAL DEL MALETERO

Carlos Pertierra

No podemos estar más de acuerdo contigo. No todos los fabricantes reflejan los litros (VDA) del mismo modo, y nos comprometemos a realizar un estudio al respecto. No es lo mismo que nos digan que tiene un volumen de 500 litros o que esa cifra sea contemplando el hueco de la rueda de repuesto, ya que en ocasiones apenas se puede aprovechar. Lo investigaremos.

▶ 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

LAS EMPRESAS ESTÁN OBLIGADAS SI SE LO PIDE LA ADMINISTRACIÓN

¿Pueden embargarme el salario por el impago de una multa de la ORA?

RESPUESTA

Como en todas las multas, el impago del importe de la sanción en periodo voluntario, puede suponer el inicio de la vía ejecutiva, que va encaminada al cobro de la deuda, y, efectivamente, si no se abona el importe de la sanción correspondiente, tras las diversas notificaciones que se deben producir, al final, se puede llegar al embargo. Al igual que ocurre con el resto de multas, también las que se refieren al estacionamiento regulado, más conocido como ORA, pueden llegar a ser cobradas a través del embargo. Por lo general, cuando llega el momento del embargo, bien porque con anterioridad no se haya querido hacer frente al pago, o bien porque no se haya tenido conocimiento de la obligación de realizar el mismo, lo más fácil para las administraciones públicas encargadas de la ejecución de las sanciones, es llevar a cabo el embargo de cuentas bancarias, pero, lógicamente, si no se localizan cuentas a nombre del deudor o no tienen fondos suficientes, existe la posibilidad de embargar otros bienes o derechos, entre los que, efectivamente, se encuentra el salario. Cuando se procede al embargo del salario, las administraciones públicas remiten una notificación con la diligencia de embargo a la empresa para la que el deudor trabaja, comunicándole que le tienen que llevar a cabo el citado embargo, descontándole de su nómina las cantidades correspondientes. La empresa está obligada a cumplir con ese mandato. Ciertamente es que el embargo del salario no podrá ser total, ya que, por aplicación de la normativa vigente, el salario sólo podrá ser embargado por encima de la cantidad del salario mínimo interprofesional que, para este año, está fijado en 21,62 euros al día o 648,60 al mes, ya que, mientras la cantidad del salario mínimo es inembargable, las cantidades que superen este importe podrán ser embargadas conforme a la siguiente escala: la primera

BUENA PREGUNTA

PUEDEN MULTAR Y TIENEN, ADEMÁS, PRESUNCIÓN DE CERTEZA Y DAN FE

¿Pueden poner multas los agentes de movilidad de Madrid?

RESPUESTA

Como hemos dicho en numerosas ocasiones lo que hacen los agentes es denunciar unos hechos. Posteriormente, quien tramita y, si procede, finalmente lleva a cabo la imposición de las correspondientes sanciones, son los organismos sancionadores de las administraciones públicas.

Del mismo modo también hemos señalado ya, que no sólo pueden formular denuncias los agentes de la autoridad encargados del control del tráfico, sino que también pueden denunciar otro tipo de agentes e, incluso, cualquier persona que haya presenciado una infracción podría llegar a formular una denuncia. Son las conocidas como denuncias voluntarias.

La diferencia entre unas y otras es que

los agentes de la autoridad en el ejercicio de vigilancia y control del tráfico dan fe, salvo prueba en contrario de los hechos, es decir, tienen presunción de certeza, mientras que las denuncias de otro tipo de agentes o las de cualquier otra persona no gozan de esa presunción, y tienen que ser corroboradas con otro tipo de pruebas.

Pero, en este sentido, hay que tener en cuenta que, en el caso de los agentes de movilidad, cuyas funciones son las de regular el tráfico en las vías públicas, velar por el cumplimiento de las normas de circulación y estacionamiento, así como denunciar todo tipo de infracciones de las mismas, tienen, en consecuencia, la consideración de agentes de la autoridad. Por tanto, no sólo pueden, efectivamente, denunciar, sino que también gozan de la presunción de certeza.



cuantía adicional hasta la que suponga el importe del doble del salario mínimo (es decir, entre 648,60 y 1.297,20 euros) sólo será embargable el 30 % al mes; para la cuantía adicional hasta el equivalente a un tercer salario mínimo (de 1.297,20 a

1.945,80) será embargable el 50 %; el siguiente tramo (de 1.945,80 a 2.594,40) el 60 %; del siguiente tramo, es decir, hasta el quinto salario sería embargable el 75 %; y ya el resto, a partir de ese quinto salario, podría ser embargable al 90 %.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Opel Vectra, Peugeot 405 y Renault 21: tres berlinas con carácter

Las variantes más deportivas de tres berlinas superventas, Opel Vectra, Peugeot 405 y Renault 21, protagonizaban la comparativa de esta semana

Hace 25 años Pegaso era vendida por el INI a Iveco-Fiat, en una de esas operaciones gestada durante meses. Iveco hoy mantiene dos fábricas en

España, donde produce, por ejemplo, el Daily.

Denunciábamos lo desfasado de las estadísticas de accidentes de la DGT tras un es-



tudio de la Universidad de Sevilla.

En una primera toma de contacto con el nuevo Ford Escort, valorábamos sus posibilidades frente al incombustible VW Golf.

La comparativa enfrentaba a tres berlinas de tintes deportivos. Opel Vectra 2000 (3,28 millones y 156 CV) frente a Peugeot 405 Mi 16 (3,19 millones y 160 CV) y Renault 21 TXI (2,84 millones y 140 CV).

El más deportivo era el Peugeot, el más robusto el Opel y el más equilibrado el Renault.

Un fuera de serie, el Abarth 250 Vignale Berlinetta que había vencido en el concurso de elegancia de Newport, nos recordaba a aquellos diseñadores clásicos, pues en el habían participado Pininfarina, el propio Carlo Abarth o Ferdinand Porsche.



LA PORTADA

Nº 361

FECHA

22-09-1990

HABLAMOS DE

El Salón de Birmingham, donde se iba a presentar el Nissan Primera, era principal argumento de la portada. También la comparativa de las berlinas deportivas y la primera toma de contacto con el Ford Escort, enfrentado al todopoderoso Volkswagen Golf.



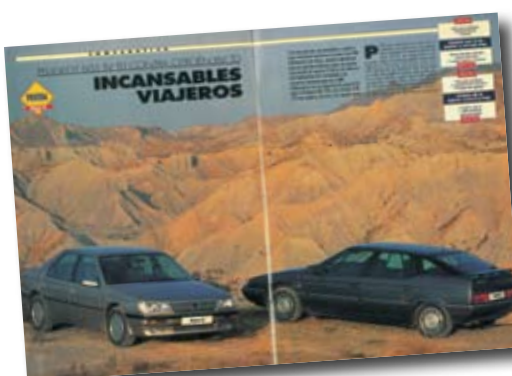
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Jerez, otra vez el epicentro mundial de la Fórmula 1

El Gran Circo llegaba un año más al Circuito de Jerez y con ese motivo, publicábamos un previo con toda la información para seguir la carrera.

Renault estrenaba la denominación Laguna, aunque no como lo vimos de serie. Se trataba de un espectacular concept que sería la estrella en el

Salón de París. También repasábamos las novedades del Salón de Birmingham y nos poníamos al volante por primera vez del Nissan Primera, un



japonés dispuesto a conquistar Europa.

Las pruebas de la semana tenían un punto picante. Por un lado el CRX de Honda, un coupé de llamativa estética y un motor de 130 CV de sorprendente rendimiento. El otro coche probado a fondo era el Mercedes 190 2.5 16V, la versión más deportiva de la gama, que sumaba el confort de una nueva caja de cambios auto-

mática de cuatro velocidades.

La comparativa enfrentaba a dos 'primos' pensados para viajar con la mayor comodidad y refinamiento. El Citroën XM y el Peugeot 605. Ambos contaban con motores turbodiésel de 110 caballos. El Peugeot, con una línea más clásica era un poco más caro que el XM con su diseño rompedor y la comodidad de su suspensión hidractiva.



LA PORTADA

Nº 362

FECHA

29-09-1990

HABLAMOS DE

Nuestra portada estaba centrada en las novedades que podíamos ver en ese número. Desde el Mercedes 500E al Renault Laguna o el Rover 216 GTI. Era una revista que ofrecía un número doble, con un Extra que recopilaba toda la información de la F-1 de cara al GP de España en Jerez.



¡NOVEDAD!
León Marino de Steller

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

SÍGUENOS EN



DEL 10 AL 25 DE NOVIEMBRE

LA QUINCENA MÁS HAPPY CITROËN



REGISTRÁNDOSE EN
citroen.es



HASTA **6.500€**
BONO REGALO*
EN VEHÍCULOS NUEVOS

1.200 VEHÍCULOS SEMINUEVOS
CON CONDICIONES EXCEPCIONALES

70% DESCUENTO EN EL 2º NEUMÁTICO**
MONTAJE Y EQUILIBRADO GRATIS

DESCUBRE
EL EFECTO
made in
SPAIN



CITROËN C4 CACTUS

Se necesita muy poco para ser feliz. Tan solo 15 días. Y son tantos los motivos para hacerte sonreír en una sola quincena que no nos caben en una sola página. Lo mejor para despertar tus endorfinas y sentirte optimista, es que te pases por tu Concesionario Oficial Citroën y descubras las condiciones únicas e irrepetibles que tiene para ti la Quincena Feliz. Un Citroën nuevo, un seminuevo muy especial o todos los servicios de posventa tienen este mes el secreto de la felicidad. Entra en citroen.es y sonríe.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

 citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL *Descuento total de hasta 6.500€ en Península y Baleares para particulares que financien un capital mínimo de 6.000€ a 36 meses (48 en C3). Financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. **70% de descuento en el 2º neumático (descuento aplicado sobre tarifa oficial en vigor). Montaje y equilibrado gratuito. Consulte Servicios Oficiales adheridos. Hasta el 25/11/2015. Consulte puntos de venta participantes y condiciones en www.citroen.es (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^{††}

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): C4 CACTUS: 3, 1-4, 7 / 82-107, CITROËN C4: 3, 3-5, 1/86-117