

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.662 del 24 de noviembre al 7 de diciembre de 2015



Primer contacto

RENAULT TALISMAN
LUJO Y TECNOLOGÍA



NUEVO VW TIGUAN
MÁS GRANDE Y MÁS
PRÁCTICO



**Jaguar
XE 2.0D 180**

**Mazda6 2.2
SkyActiv-D 175**

**Ford Mondeo
Vignale 2.0 TDCI 180**

**Comparamos 3 berlinas muy exclusivas
!!!RESULTADO SORPRESA!!!**

Audi Q7 e-tron TDI Quattro 373 CV

Solo 3,2 l/100 en tráfico real

Nuevo Toyota Prius

Gasta un 18 por ciento menos



PROBAMOS LO ÚLTIMO EN HÍBRIDOS



VEHÍCULOS COMERCIALES CITROËN.
18 AÑOS NÚMERO UNO EN VENTAS.*

LA PERA LIMONERA.



CITROËN
BERLINGO
MULTISPACE DESDE 8.990€**+IVA

CITROËN BERLINGO, EL LÍDER MADE IN SPAIN.

18 años de trabajo dan para mucho. Para grandes obras y pequeñas reformas, para llevar la leche y ser la leche. Para ser un profesional de pura cepa o de pata negra. Todos esos títulos y el de líder en ventas durante 18 años se consiguen solo de una manera: trabajando. Y eso es lo que habéis hecho vosotros. Trabajar como el que más, a bordo de un vehículo tan capaz, resistente y trabajador como vosotros. Un made in Spain de tomo y lomo.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN prefiere TOTAL *Datos matriculaciones DGT acumulado 2014. **PVP recomendado en Península y Baleares de 8.990€ para un Berlingo Multispace VTi 100 Live Edition (descuentos y Plan PIVE 8 incluidos, sin impuestos y sin transporte) para clientes profesionales que entreguen un vehículo Citroën propiedad del comprador y financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses con el producto CITROËN PREMIUM a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A., hasta fin de mes en los puntos de venta participantes. Oferta sujeta a disponibilidad de fondos del Plan PIVE 8. PVP sin impuestos para clientes que no financien: 10.500€. Oferta limitada a vehículos en Stock y hasta fin de existencias. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. Oferta no acumulable. Consulte condiciones en www.citroen.es

f t y citroen.es



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN BERLINGO: 4,2-6,5/109-151

Al detalle



FELICIDADES, RENAULT

50 años cumple la factoría de motores de Renault en Valladolid, de la que han salido más de 25 millones para todo el mundo. Y su futuro se anuncia aún más brillante. Un aniversario por el que nos felicitamos todos, pues Valladolid y Renault son de las 'primeras piedras' de nuestra industria.



TODOS SOMOS PARÍS

Lamentablemente volvemos a vivir la barbarie y la sinrazón del terrorismo. Y aunque París sea el centro de ese ataque, nos están atacando a todos. En estos días todos somos franceses.



A RECURRIR

Los episodios de alta contaminación de hace unos días en Madrid han dejado un ruego de multas por aparcar en el centro de la ciudad. Multas que ahora habrá que recurrir dada la poca previsión de las medidas. Carmena echa cuentas: 2.500 multas a 90 euros cada una...

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieta@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 Valdeiras. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247983

© 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.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Confusión y realidades

En torno al caso Volkswagen se está produciendo mucha información, en muchos casos interesada. Pero los medios de comunicación no tenemos más datos de los que publicamos.

No lo duden, los medios de comunicación por desconcertante que parezca, no tenemos más datos sobre los motores trucados del grupo Volkswagen que los que les ofrecemos de forma puntual. Digo esto, no como justificación, sino para responder a determinadas cartas malintencionadas y a la vez compartir toda la información, sea poca o mucha, de la que disponemos. Primero, tengo entendido de fuentes fidedignas que la investigación interna que se está llevando a cabo, con impunidad para los empleados que aporten información, va a tener como resultado el despido de determinados responsables. Segundo y en la línea marcada por el nuevo presidente ejecutivo Matthias Müller, se ha efectuado un cambio de rumbo con nuevos productos de futuro que «permitan recuperar la confianza de los clientes, socios, inversores y público en general».

De hecho, los ingenieros están trabajando a marchas forzadas en busca de soluciones que sean flexibles para las diferentes versiones de motores y no afecten ni a la potencia, emisiones o consumos. En este punto merece la pena recordar que mientras el escándalo de las emisiones NOx fue detectado por la Agencia Medioambiental de EE.UU, los de CO2 fueron, según la marca, descubiertos como resultado de sus

investigaciones posteriores. Lástima que esta iniciativa se haya visto oscurecida con la investigación llevada a cabo por la Oficina Federal de Vehículos Motorizados (KBA), a más de 50 modelos y 23 marcas alemanas y extranjeras. Poner el ventilador ahora y no antes, puede ser muy hábil desde el punto de vista estratégico alemán, pero demuestra que este organismo tiene una altura de miras muy baja a la hora de defender al sector del automóvil en Europa. Es evidente el desfase entre lo que suelen homologar algunos fabricantes y la realidad. Por eso la Comisión Europea demanda a los coches de nuevo cuño unas normas que estén más acordes con los tiempos.

Por otra parte, recordar a los usuarios afectados que en las páginas web de las marcas en España del grupo, puede enterarse si su automóvil está afectado marcando el número de bastidor del

vehículo. Además, Volkswagen se hará cargo de cualquier gasto incluido si corresponde el PIVE o el impuesto de matriculación, si procede. La compañía ha iniciado los contactos con los usuarios para solucionar el problema a lo largo de 2016, pero les recuerdo que la revisión no es obligatoria mientras el ministerio de Industria no lo decreta, y eso solo ocurre cuando está en juego la seguridad.

Volkswagen ha iniciado los contactos con los usuarios para solucionar el problema a lo largo de 2016. La compañía se hará cargo de cualquier gasto que haya que acometer, incluido, si corresponde, las ayudas recibidas por el Plan PIVE o el impuesto de matriculación.



**NUEVO
SEAT LEÓN CONNECT
POR 13.900 €**

POWERED BY SAMSUNG

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

SEAT LEÓN + MÓVIL + TÚ = CONEXIÓN NATURAL

Una gran experiencia de conducción es incluso mejor con familiares y amigos. Por eso hemos creado el Nuevo SEAT León CONNECT. Un compacto con un gran diseño y lo último en tecnología gracias a la alianza entre SEAT y SAMSUNG. Para que sigas conectado a los tuyos y a tus redes sociales mientras conduces y garantizarte una conducción segura. Todo gracias a la perfecta combinación entre el Samsung Galaxy A3 y la tecnología Full Link. Además, la SEAT Connect App te permite experimentar funciones tan increíbles como leer tus mensajes en voz alta y responderlos hablando, llamar a alguien con un simple gesto y mucho, mucho más. Y eso no es todo, porque también viene equipado con cámara de visión trasera, radio Media System Plus con pantalla de 6,5" y llantas de aleación de 17". Mantente naturalmente conectado en la carretera con el Nuevo SEAT León CONNECT.

.COM/TUSEAT
 .COM/SEAT
 .COM/TUSEAT
 SEAT.ES

Consumo medio combinado de 3,4 a 6,8 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 89 a 158 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT León SC 1.2 TSI 81 kW (110 cv) Reference CONNECT por 13.900 € (incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional y Plan PIVE). Oferta válida hasta el 30/11/2015 para clientes particulares que entreguen un vehículo usado de un mínimo de 10 años y financien a través de Volkswagen Finance SA EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 8.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. El precio subvencionado de 200 € para cada uno de los servicios ofertados es sólo aplicable si se financia la compra con Volkswagen Finance E.F.C. Los servicios ofertados son los siguientes: 4 años de mantenimiento SEAT Service o 60.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 80.000 km (lo que antes suceda) y Seguro a todo riesgo con franquicia de 300 € con Mapfre para clientes mayores de 25 años. Imagen acabado León Style CONNECT con opcionales.

A TU MEDIDA
MANTENIMIENTO SEGURO
GARANTÍA
por solo 200€ cada año



SUMARIO

Nº 1.662 · 24 noviembre al 7 diciembre 2015
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- LA FOTO

10.- QUÉ PASA FIAT 124 SPIDER.

La marca italiana recupera la tradición de descapotables.

14.- EN PORTADA COMPARATIVA FORD MONDEO VIGNALE/JAGUAR XE/MAZDA6

Tres berlinas exclusivas que, tras pertenecer al mismo grupo, tomaron caminos diferentes.

24.- CUATRO RUEDAS PRUEBA MITSUBISHI SPACE STAR

El utilitario de la marca japonesa, eficiente y con un equipamiento muy completo.

26.- VOLKSWAGEN TIGUAN

Hemos podido conocer de primera mano la nueva generación del Volkswagen Tiguan, más práctico que nunca.

28.- AL VOLANTE SEAT CROSS SPORT

Probamos un todoterreno deportivo que no parece que vaya a llegar al mercado.

30.- AL VOLANTE AUDI Q7 E-TRON TDI

373 caballos y un consumo en tráfico abierto de sólo 3,2 l/100 km, los datos de este imponente SUV.

32.- AL VOLANTE NISSAN NP300 NAVARA

Nissan combina lo mejor de los TT y lo mejor de los SUV en su nuevo pick up.

34.- AL VOLANTE RENAULT TALISMAN

La nueva berlina francesa apuesta por el lujo, la tecnología y la calidad de acabado.

36.- AL VOLANTE TOYOTA PRIUS

Nueva plataforma, un motor más potente y una mayor economía de consumo caracterizan al nuevo Toyota Prius.

40.- BAJO LA LUPA TOYOTA HÍBRIDOS

La gama híbrida de Toyota se refuerza con el lanzamiento del

10



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 64

Busca tu marca	
AUDI	30
CITROËN	50
FIAT	10
FORD	14
JAGUAR	14
MAZDA	14
MERCEDES	12
MITSUBISHI	24
NISSAN	32
RENAULT	34
SEAT	28
SKODA	42
TOYOTA	34, 38, 63
VOLKSWAGEN	26



34



26



50



24



42

nuevo RAV4 hybrid y de la cuarta generación del Prius.

42.- BAJO LA LUPA GAMA SKODA

La renovada gama del fabricante checo ofrece una alternativa para todo tipo de conductores. Del Fabia al Superb, pasando por el Octavia o el Yeti.

48.- LA SEMANA

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

José Francisco Fernández Mena, sorprendido con la prueba de consumo con el Citroën C4 Cactus.

52.- +INTERESANTE DRIVESAFE, LENTES PARA CONDUCIR

Las lentes DriveSafe y mejoran la visión en situaciones delicadas de luz o condiciones atmosféricas adversas.

54.- +INTERESANTE KASPERSKY Y FERRARI

Kaspersky Lab ha anunciado la continuidad de su contrato de patrocinio con el equipo Ferrari de F-1.

56.- A LA ÚLTIMA

58.- DE CARRERAS LOS GRANDES FIASCOS DEL AUTOMOVILISMO

El desastre del equipo McLaren Honda durante esta temporada es

uno de los más llamativos fiascos en la historia. Pero no el único.

63.- 24 HORAS HÍBRIDAS TOYOTA

Una competición con 6 Toyota Auris hybrid, y 125 litros de gasolina por coche para recorrer lo máximo gastando lo mínimo.

64.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

80.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

82.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en... Motor16.tv Motor16

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



Si tiene solución ¿para qué me voy a preocupar?

¿Qué debe sentir un campeón como Fernando Alonso cuando se ve atrapado en una 'trampa' como la de McLaren? Pues a veces abatimiento, como el que se puede adivinar en su gesto incluso con el casco puesto. Y otras veces, esa resignación parece dar paso a un pensamiento tal vez algo más benevolente, relajado y 'pasota': «Si tiene solución, ¿para qué me voy a preocupar?; y si no tiene solución ¿para qué me voy a preocupar?». Eso podría estar pensando Alonso mientras toma el sol en el circuito de Interlagos. Mientras, se supone, alguien en McLaren y Honda sí debe estar preocupado y buscando soluciones.



NUEVO MAZDA CX-9

Mide 506 centímetros de largo –3 menos que el anterior–, estrena una plataforma con distancia entre ejes 5,5 centímetros mayor y es más ligero: Mazda rebaja 90 kilos en las versiones de tracción delantera y 130 en las de tracción total. Además, releva el veterano 3.7 V6 de gasolina por un nuevo 2.5 Turbo con 255 CV.



HONDA CIVIC COUPÉ 2016

También en Los Ángeles aparecía la variante Coupé del nuevo Civic, reservada al mercado norteamericano y disponible con dos motores: un 2.0 i-VTEC de 158 CV y el nuevo 1.5 i-VTEC Turbo, con unos 175 CV.



REMODELACIÓN DEL FORD ESCAPE

Ford dice que sólo conserva del actual las puertas, los cristales y el techo, lo que da idea del trabajo realizado. La gama en Estados Unidos incluirá tres motores: 2.5 atmosférico, 1,5 EcoBoost y 2.0 EcoBoost, este con 245 CV.

INFINITI: Y AHORA, EL QX30

Tras el Q30, que comparte plataforma y mecánica con el Mercedes Clase A, llega el Infiniti QX30, que deriva del GLA. El 'crossover' de la firma japonesa va, según la versión, entre 30 y 45 mm más alto que el Q30, tendrá motores de entre 109 y 211 CV, y ofrecerá variantes de tracción delantera o total.



Tracción trasera y motor 1.4 MultiAir de 140 CV
Casi medio siglo después, nace otro **Fiat 124 Spider**

Era ya sabido que el grupo Fiat lanzaría un roadster derivado de la cuarta generación del Mazda MX-5, y ese deportivo ya está aquí, finalmente bajo marca Fiat. Se trata del 124 Spider, que retoma un nombre usado por la firma italiana entre 1969 y 1982, y ha sido personalizado en profundidad, tanto en la parte estética como en la técnica. De hecho, monta un motor propio: el 1.4 Turbo MultiAir de 140 CV y 22,4 mkg de par máximo, que nunca se había usado

en un coche de tracción trasera y aquí se combina con un cambio manual de seis marchas. Diseñado por el Centro Stile de Turín, el 124 Spider tiene capota de lona de accionamiento manual –al saltar las palancas de bloqueo el techo 'salta' 14 centímetros para facilitar el plegado– y destaca por su ligereza, pues se emplea aluminio –capó, tapa del maletero, refuerzos de los paragolpes, estructura de las banquetas de los asientos, travesaño del

piso y sorporte del salpicadero– y aceros de alta resistencia. En cuanto al equipamiento de serie, la versión básica 124 Spider incluye doble escape, barras antivuelco en negro, llantas de 16 pulgadas y control de cruce, mientras que el acabado Lusso implica llantas de 17 pulgadas y barras antivuelco plateadas, y añade faros antiniebla, climatizador automático o asientos tapizados en piel. La comercialización se iniciará en verano de 2016.



▶ El nuevo roadster de Fiat estará disponible con dos equipamientos: 124 Spider y Lusso.



▶ La capota de lona se acciona de forma manual. Entre los asientos va el paraviento.



▶ La serie limitada Anniversary, en Rojo Passione y con tapicería de piel negra, dará inicio en verano a la comercialización del 124 Spider.

PARA PENSAR

15

km/h es la velocidad a la que ya se apagará el motor al frenar en los futuros 'start stop'.

Será, según Audi, una de las ventajas de la nueva tecnología de 12 voltios en la que trabaja, basada en una batería de iones de litio y un generador accionado por correa que se usa, a la vez, como motor de arranque.

EL PUNTAZO

Porsche lleva a Los Ángeles el Cayman GT4 Clubsport, destinado a la competición. Rinde 385 CV, pesa 1.300 kilos, tiene un ABS con 12 posibles reglajes y cuesta 110.000 euros, más impuestos.



En los concesionarios, en abril

Mercedes-Benz renueva y potencia el **roadster SL**

Imagen renovada, y mucho más. La gama 2016 del Mercedes SL que acaba de ver la luz en Los Ángeles, trae mejoras como la caja automática 9G-Tronic, el techo VarioRoof que ahora puede quitarse o ponerse hasta 40 km/h, el sistema Dynamic Select que permite escoger entre cinco modos de transmisión –Eco, Comfort, Sport, Sport Plus e Individual– y la suspensión ABC (Active Body Control) con una nueva función 'curva' que reduce los efectos de las aceleraciones laterales al aplicar a la carrocería un

máximo de 2,65 grados de inclinación opuesta en el rango de velocidad que va de 15 a 180 km/h. Además, la firma alemana optimiza la gama de motores, siempre de gasolina. Así, el SL 400 equipa un V6 3.0 de 367 CV que permite pasar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y gasta 7,7 l/100 km. Después se sitúa el SL 500, con un V8 4.7 de 455 CV con el que alcanza 100 km/h en 4,3 segundos y gasta 9,0 l/100 km. Y por arriba encontramos el SL 63 AMG, con un V8 5.0 de 585 CV, y el SL 65 AMG, con un V12 6.0 de 630 CV.

▶ Hay cambios en frontal y zaga, nuevas llantas de aleación y también pinturas de carrocería inéditas.



▼ Bajo estas líneas, el SL 63 AMG, que alcanza 100 km/h en 4,1 segundos. Más abajo, el SL 65 AMG, que lo hace en 4,0.

Precios desde 20.800 euros

El **nuevo Volkswagen Touran**, ya en España

Cuatro acabados –Edition, Business, Advance y Sport–, dos motores de gasolina –1.2 TSI de 110 CV y 1.4 TSI de 150–, dos diésel –1.6 TDI 110 y 2.0 TDI 150– y varios tipos de cambio –manual de 6 velocidades y DSG con 6 y 7 marchas– se combinan en la gama inicial del nuevo Touran, que cuenta con 16 versiones cuyos precios arrancan en 26.280 euros, aunque Volkswagen dice que el precio de salida, incluidos descuentos y campañas, es de 20.800 euros. Y a comienzos de 2016 la gama crecerá con la llegada de dos motores

más enérgicos: el 1.8 TSI de 180 CV y el 2.0 TDI de 190, vinculados ambos al acabado Sport y dotados de cambio DSG. El nuevo Touran, disponible con cinco y siete plazas, reduce el gasto hasta un 19 por ciento frente al modelo anterior e incluye el sistema de asientos Fold Flat, que sumerge las butacas traseras bajo el suelo de carga.



◀ Maletero de 743 litros, ampliable a 1.980, en la versión de 5 plazas. Y hay 47 espacios para colocar cosas.



Mercedes-Benz

El **nuevo Clase E**, prácticamente listo

En 2009 la firma de la estrella presentaba la actual generación de la Clase E, que fue renovada en profundidad en enero de 2013. Y parece que exactamente tres años más tarde, en enero del inminente 2016, tendremos entre nosotros el siguiente modelo, o eso se desprende de las fotografías realizadas por CarPix en las cercanías de Stuttgart, en las que se aprecia la variante Sedán de la nueva generación con un camuflaje muy ligero. El nuevo Clase E, que podría debutar en el Salón de Detroit,

guarda un gran parecido con el actual Clase C, sobre todo en la zaga, que es la parte que más cambia frente al modelo actual. Pero en lo que se refiere a tecnología, todo indica que será un Clase S en pequeño, pues el nuevo E compartirá con el S los asistentes de seguridad más avanzados. Tendrá mecánicas diésel, de gasolina e híbridas, y la gama se coronará, como es habitual, con las deportivas versiones AMG.

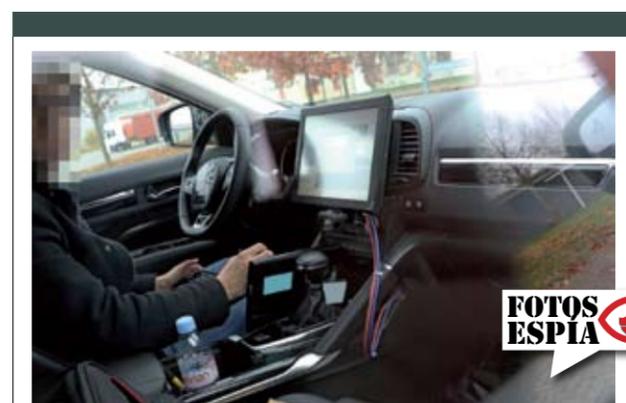
► La firma de Stuttgart presentará primero el modelo Sedán. A la derecha, el actual.



BMW

Intensas pruebas del **X2** y del **nuevo X3**

Nuestros compañeros de CarPix han sorprendido en Munich a los técnicos de BMW probando el X2 –arriba–, que deriva del X1 –habrá versiones de tracción delantera sDrive o total xDrive– y se distinguirá por una silueta deportiva, tipo coupé. De hecho, será algo más largo, ancho y bajo, y ofrecerá los motores más energicos de la gama. La casa bávara está probando ya también la siguiente generación del X3 –abajo–, que estrenará plataforma y podría ser 100 kilos más ligero que el actual.



MÁS FOTOGRAFÍAS DEL SUV GRANDE DE RENAULT

Si hace unas semanas mostrábamos las primeras fotos espía del futuro SUV grande de Renault –sustituirá al Koleos, pero tendrá una carrocería más grande y de 7 plazas–, ahora nos llegan nuevas imágenes, en las que se aprecia mejor el parecido con el Talisman Sports Tourer. Parece ser que utilizará la plataforma CMF, empleada también por el Nissan X-Trail, y que podría ser desvelado en el Salón de Ginebra, en marzo del próximo año.



RANGE ROVER EVOQUE SE

NACIDO SALVAJE. CRIADO EN LA CIUDAD.



ABOVE & BEYOND

landrover.es



GARANTIA 3 AÑOS
SIN LÍMITE KM.

DESDE 35.200 €*

El nuevo Range Rover Evoque se adapta perfectamente a la ciudad. Posee un diseño innovador y el nuevo motor diésel Ingenium, el mejor motor que hemos hecho con menor consumo y emisiones más eficientes. Las legendarias prestaciones de Land Rover mejoran aún más con el nuevo All-Terrain Progress Control.

Con este equipamiento de serie:

- Navegador SD
- Asistencia de aparcamiento
- Sensor de lluvia
- Encendido automático de luces
- Llantas 18"
- Espejo interior antideslumbrante
- Asientos eléctricos de piel 8/8 movimientos
- Cámara trasera
- Control distancia de aparcamiento delantero y trasero

Gama Range Rover Evoque 5 puertas: consumo combinado (l/100 km) desde 4,3 hasta 7,8. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 113 hasta 181. *PVP del Range Rover Evoque eD4 SE 4x2 5 puertas desde 35.200 € (IVA, transporte, descuento promocional e impuesto de matriculación incluidos). Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. No obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia. Precio promocional exclusivo para unidades financiadas con FCA Capital España EFC, SAU según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 19.000 €, a un plazo mínimo de 37 meses y una permanencia mínima de 24 meses. Oferta válida para vehículos matriculados hasta el 31 de diciembre de 2015 en Península y Baleares. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Línea Land Rover: 902 440 550.



Esto se pone duro

Las berlinas medias 'premium' se enfrentan no solo a la llegada de interesantísimas actualizaciones o nuevos modelos como es el caso del Jaguar XE, también se van a tener que acostumbrar a que generalistas, como en este caso Ford o Mazda, invadan con éxito su terreno.

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

En los años 90, el gigante americano Ford era el propietario de la marca Jaguar y tenía el control sobre la japonesa Mazda. Bajo el paraguas de la firma estadounidense nacieron berlinas tan interesantes como el Mazda 626 o el Xedos 6 y 9, o los Jaguar S-Type y X-Type, con resultados dispares en cuanto a ventas y también con un tímido avance en su recorrido para conquistar el segmento 'premium'. Pero por cuestiones financieras –en 2006 y 2007 la marca del óvalo había perdido más de 15.000 millones de dólares– Ford vendió en 2008 casi todas sus acciones de Mazda y también ese mismo año se deshizo de Jaguar. Esta última junto a su hermana Land Rover pasaron a manos de la compañía india Tata, que llegó en el momento más oportuno y consiguió comprar a muy buen precio dos marcas con un potencial tremendo.

Y mucho han cambiado las cosas desde entonces, aunque uno de los objetivos comunes, como era el de diseñar y fabricar la berlina compacta más adecuada, se ha mantenido por parte de estos tres grandes del automovilismo mundial.

Así, Mazda ha acometido una gran revolución a nivel tecnológico con la corriente SkyActiv y el Mazda6 es uno de sus referentes. Por su parte Jaguar ha impartido una clase magistral de cómo resucitar una marca en menos de 5 años y su berlina XE llega con muchí-

simos más argumentos para atacar un segmento que tenía abandonado desde el X-Type de la época de Ford. Y la propia Ford vuelve a ser un gigante automovilístico, en este caso con la capacidad de construir –en Valencia para toda Europa– un modelo como el Mondeo Vignale capaz de plantar cara a cualquier berlina de renombre que se le ponga por delante.

Una vez hechas las presentaciones

y argumentada la comparativa deberíamos empezar diciendo que en realidad nada es lo que parece. El Jaguar es más deportivo que lujoso o práctico, el Mazda6 menos caro de lo que parece dada su imponente presencia y la interminable lista de equipamiento de serie que le acompaña, y el Vignale, es más refinado, lujoso y equipado de lo que cualquiera se podría imaginar bajo la carrocería de un Mondeo.



amas@motor16.com

LA CLAVE

Me pregunto hasta qué punto un comprador está dispuesto a renunciar a un determinado nivel de equipamiento, lujo, espacio o tecnología por comprarse un coche de una marca 'premium'. Y la respuesta es muy sencilla, hasta hace poco estaba dispuesto a renunciar a muchas cosas, pero ya no. La exclusividad y el extraordinario nivel de modelos como el Ford Vignale o el Mazda6 pueden poner en aprietos a todos, incluido Jaguar.



JAGUAR XE 2.0 D 180 PRESTIGE AUT.	
PRECIO	41.849€
Emissiones oficiales:	109 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Comportamiento vivo y divertido. Cambio de 8 marchas muy eficaz. Consumos ajustados.	Lagunas de equipamiento. Espacio interior. Maletero justo e irregular. Motor ruidoso y poco refinado.

MAZDA6 2.2 SKYACTIVE-D LUXURY AUT	
PRECIO	36.635€
Emissiones oficiales:	127 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Equipamiento de serie. Espacio interior. Capacidad del maletero. Consumo ajustado. Peso. Precio competitivo.	Detalles de acabado. Sin suspensión regulable o modos de conducción ni en opción. Techo del maletero sin forrar.

FORD MONDEO VIGNALE 2.0 TDCI AWD	
PRECIO	42.450€
Emissiones oficiales:	138 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Refinamiento y lujo a raudales. Espacio interior. Tracción total. Silencio de marcha. Comportamiento.	Peso algo elevado. Bisagras tapa del maletero sin carenar. Prestaciones correctas pero inferiores a las esperadas.

Comenzando por el modelo británico, todo apunta a que en Jaguar se ha trabajado en el desarrollo de esta berlina denominada XE con tres objetivos claros: tacto deportivo, consumo mínimo y peso aligerado al máximo. Los dos primeros se han conseguido con creces

pero el tercero no tanto. Porque aunque el 75 por ciento de su carrocería está realizada en aluminio, el Jaguar pesa 145 kilos más que el Mazda6 midiendo 19 centímetros menos y sin que el japonés haya utilizado masivamente dicho material. Además el XE anuncia



◀ El Vignale suprime en su exterior cualquier alusión al modelo Mondeo. El XE es el Jaguar más pequeño. Y Skyactiv es la tecnología de Mazda.

AL MEJOR NIVEL
EL MONDEO
VIGNALE ESTÁ
PREPARADO A TODOS
LOS NIVELES PARA
HACER FRENTE A
CUALQUIER BERLINA
COMPACTA PREMIUM.
Y EL TAMAÑO
JUEGA UN PAPEL
IMPORTANTE. EL
VIGNALE MIDE UN
CENTÍMETRO MÁS QUE
EL MAZDA. Y 20 MÁS
QUE EL XE.



▲ El maletero del Jaguar con 455 litros, en el centro, es el más pequeño y también el de superficies más irregulares. El del 6, a la derecha, cubica 480 litros y es el único que no tiene tapizada la parte superior. El mayor es el del Vignale, izquierda, con 525 litros, aunque las bisagras no están carenadas.



► En una zona virada, el Jaguar XE es el más divertido y vivo, el Vignale, el más seguro y fácil de conducir y el Mazda6 ofrece un buen compromiso mientras que no se avive el ritmo, después balancea demasiado.



en la báscula solo 37 kilos menos que el Mondeo Vignale cuando este mide 20 centímetros más y lleva tracción total. Está claro que Mazda lo ha hecho muy bien, y Jaguar regular, porque tanto aluminio debería haber situado al XE a la cabeza del segmento como modelo más ligero.

Sin embargo a lo que no le gana ninguno de ellos es a repartir el peso entre los ejes de la manera más equilibrada. Y es que uno de los argumentos más importantes del modelo británico es su tacto deportivo, que llega de la mano de un buen reparto de pesos y de una tracción trasera, con motor situado en posición longitudinal, que transmite un magnífico 'feeling'. De hecho al coche se le nota ligero y muy ágil, con un comportamiento vivo que enamora si se fuerza el ritmo y un gran aplomo y comodidad cuando se circula de paseo. El reparto de pesos,

cercano al 50:50, se ha conseguido situando una batería de gran tamaño junto al kit de reparación bajo el plano de carga del maletero. Y también se ha logrado una dirección rápida y precisa poco habitual en el segmento sin tener que cruzar la frontera de los 200 caballos. El tamaño, como ya hemos visto mucho más reducido que el de sus rivales, también le ayuda a ganar en manejabilidad y dinámica, aunque intentando llegar al límite el XE exige que el conductor tome el mando de verdad. De los tres es el único que no necesita una suspensión regulable, en este caso la Adaptive Dynamics -1.118 euros-, porque según y como viene de serie lo borda, además de contar con algunas ayudas exclusivas de Jaguar e imposibles de encontrar en otros modelos de propulsión, como el All Surfaces Progress Control que permite arrancar y moverse hasta 30 km/h

en situaciones de muy baja adherencia sin despeinarse.

Menos deportivo, algo menos ágil pero no mucho menos eficaz encontramos el comportamiento del Ford Mondeo Vignale. Este sí lleva la suspensión adaptativa CCD opcional, lo que permite seleccionar a placer unas suspensiones más mullidas o más firmes en función del recorrido o las ganas de diversión del propietario, y en general la berlina de Ford se siente aplomada, apenas inclina en las curvas más cerradas, traza por su sitio y deja atrás los complejos aparejados a una longitud de casi cinco metros. Además, el Vignale juega con la ventaja de su tracción total, un sistema eficaz y ligero -el Vignale 4x4 solo pesa 12 kilos más- que ayuda en cualquier circunstancia, pero sobre todo cuando las cosas se complican mucho, y deja atrás los problemas

sin tener que reducir tanto la velocidad. Además, el Ford ha firmado la mejor frenada del trío, incluido el mejor tacto del pedal.

El Mazda6 es el único que no ofrece ni en opción un sistema de suspensión regulable, pero a su favor juega una eje trasero multibrazo similar al de sus rivales, un peso inferior que genera menos inercias y una firmeza de muelles y amortiguadores que aseguran la estabilidad sin comprometer demasiado el agrado o la comodidad de los ocupantes. El japonés se defiende de forma excelente en autovía y autopista, muy bien en carreteras nacionales viradas y de forma correcta en puertos de montaña, aunque no se le ve tan feliz como al británico cuando se aumenta el ritmo y se suceden las curvas. Y cuando el asfalto se degrada esa firmeza que le permite salir airoso el 80 por ciento de las

veces se vuelve contra él reduciendo un poco la comodidad.

Pero donde el japonés da la sorpresa es a la hora de hablar de rendimiento y prestaciones ya que su motor 2.2 SkyActive-D tiene mucho que decir y derrocha tecnología. Para empezar hay que hablar de un propulsor diésel con la relación de compresión más baja del mundo, lo que lleva aparejado ventajas en ligereza y emisiones. Además utiliza dos turbocompresores en serie de distinto tamaño, uno pequeño para cuando el motor gira a bajas revoluciones y otro mayor para cuando el conductor exige las máximas prestaciones, mientras que a medio gas ambos se complementan. En la práctica el empuje es progresivo y contundente desde bajas vueltas con una sorprendente llegada al corte bien pasadas las 5.000 rpm sin desfallecer. Esta mecánica con la ma-

yor cilindrada del grupo está asociada en este caso a un cambio automático de convertidor de par con 6 marchas, modo manual secuencial y un funcionamiento muy correcto aunque no incorpore modo Sport como Mondeo y XE. De hecho y con buen criterio, llevando la palanca en el carril secuencial o cambiando con las levas del volante la marcha elegida se mantiene al llegar al corte y el conductor, y no el propio cambio, es el que decide si levantar el pie o pasar a una marcha superior.

Y a la hora de reducir de forma manual, es menos conservador que la mayoría lo que se agradece cuando es el conductor el que toma la iniciativa y no el coche. Habría que añadir la ligereza del conjunto como ayuda extra para lograr las extraordinarias cifras de prestaciones del japonés, sin embargo no se le puede quitar mérito a un motor sor-

VIGNALE ES SINÓNIMO DE CALIDAD Y REFINAMIENTO. LA PIEL EMPLEADA EN LOS ASIENTOS ES MEJOR QUE LA DE MUCHOS ALTOS DE GAMA



◀◀ La presentación del Mondeo Vignale está especialmente cuidada. Y está a la última en equipamiento de seguridad o infoentretenimiento. De serie lleva levas en el volante para accionar un cambio de 6 marchas.



◀◀ El salpicadero del Jaguar es muy normal aunque la originalidad radica en la ausencia de palanca que se sustituye por este mando. De serie lleva el Jaguar Drive Control.



▶▶ El cambio automático del Mazda6 no tiene modo Sport, pero sí carril secuencial y levas en el volante. Es un cambio que sorprende por su eficacia. La pantalla central no es táctil.



▶▶ Los faros Dynamic LED son de serie en el Vignale. El paquete Invierno incluye toma de 220 en la consola, asientos traseros calefactables etc.

cular a 120 km/h solo a 1.700 rpm consumiendo lo mínimo. Y lo mínimo es conseguir una media de 5,4 l/100 km en una berlina de 180 caballos. Desde luego el cambio es lo mejor, porque el motor diésel Ingenium nos ha decepcionado un poco. Sube de vueltas con ganas y su rendimiento

tor del XE muestre todo su potencial. Soberbio en cualquier caso el cambio ZF de 8 marchas, rápido, suave y con modo Sport para disfrutar de verdad de la divertida dinámica de este Jaguar.



El motor ideal para el Mondeo Vignale teniendo en cuenta el peso del conjunto sería el 2.0 TDCi Biturbo de 210 caballos, aunque no está disponible con tracción total. Y el de 180 caballos no mueve al Vignale con la soltura de sus rivales pero se queda muy cerca gracias a un cambio PowerShift de doble embrague que nos ha gustado incluso casi más que el DSG del Grupo Volkswagen. Es rápido, lo que no le hace perder suavidad y es capaz de memorizar hasta tres órdenes de forma manual –con las levas de



◀◀ En el XE, la batería y el kit de reparación van situados en el maletero. El túnel central es demasiado grande e incómoda mucho.

algo que no ofrecen muchas marcas de renombre. A ellos se le suma un tapizado en un cuero fuera de serie, un control de calidad en el que se revisan más de 100 puntos, una pintura metalizada especial más duradera y rematada a mano, un sistema que minimiza el ruido de rodadura o una atención VIP personalizada en el servicio postventa de por vida. Pero al margen de todo esto, que ya tiene un valor alto pero difícil de cuantificar, el Mondeo Vignale sorprende por su presentación, su cuidado acabado y porque cada poro del coche transmite mimo, calidad y refinamiento. A ello hay que sumarle un espacio útil comparable al de una limusina, un maletero en el que por tamaño hasta se perderán cosas y un equipamiento de



▶▶ En el Mazda6 el climatizador bizona es de serie e incluye salidas de aire en la parte trasera. Pero no lleva toma de corriente.



prende, no muy ruidoso, aunque eso sí algo más tragón que sus rivales a pesar de que cuenta, como ellos, con el sistema 'Stop/Start', por cierto algo más lento para arrancar que el resto.

En el apartado del gasto el XE toma ventaja con unos consumos increíbles, propios casi de utilitario. El secreto, al margen de los años de desarrollo que se ha llevado, es un cambio automático de 8 marchas que permite al XE cir-

es bueno, pero es ruidoso, áspero y poco refinado, sobre todo a baja velocidad, al ralenti y cuando actúa el 'Stop/Start'. De hecho nuestro sonómetro ha medido nada menos que 3 decibelios de diferencia hasta 120 km/h respecto al Vignale, mucho más silencioso y mejor insonorizado. Los generosos 'zapatos' opcionales que equipa nuestra unidad de pruebas ayudan a que muchas curvas parezcan rectas, sin embargo no dejan que el mo-

serie que reduce al mínimo las opciones que uno podría echar en falta.

En el Jaguar XE no pinta tan bien la cosa. La calidad de acabado es correcta pero no para tirar cohetes. El espacio disponible en las plazas traseras es mucho más reducido, con un túnel central –que en este caso tiene que dejar espacio para el eje de transmisión– de 20 centímetros de alto por nada menos que 25 de ancho, que se come parte del espacio



◀ El acabado exterior del Vignale está muy cuidado. Los escapes son una muestra.

▶ Nuestro XE llevaba más rueda detrás que delante. Se tiene mejor pero anda menos.



▶ El Mazda6 carece de suspensión regulable pero ofrece un buen equilibrio



PREMIUM HASTA AHORA HABLAR DE PREMIUM ERA HACERLO DE AUDI, BMW, MERCEDES, JAGUAR... PERO EL CLUB SE VA AMPLIANDO



▶▶ El masaje opcional de los asientos del Vignale es el mejor de cuantos hemos probado. Cuesta 550 euros con ventilación.



▶▶ El interior del XE cuenta con poco espacio. Y su equipamiento es menor. En el ordenador se pueden llegar a ver consumos bajísimos.



▶▶ Una de las tecnologías del Mazda6 es el i-Loop de frenada regenerativa que ahorra combustible. El espacio interior es muy bueno.



para que coloque las piernas un eventual pasajero central trasero, y una anchura aprovechable del respaldo trasero muy limitada debido a que los pasos de rueda invaden parte del espacio. El maletero es más pequeño y de superficies irregulares. Y el equipamiento es solo correcto si se compara con modelos de marcas alemanas 'premium', pero escaso si tiene que enfrentarse a estos nuevos conquistadores que van cargados hasta los dientes. El modelo británico en este acabado Prestige lleva entre otros, asientos de piel, climatizador bizona, pantalla táctil de 8 pulgadas, acceso y arranque sin llave, control de crucero y un paquete de seguridad que incluye sistemas como la llamada de emergencia con InControl Protect, el aviso de cambio involuntario de carril o la frenada de emergencia con cámara frontal como elementos más importantes. Pero a este nivel de coche y de acabado se echan en falta, sobre todo mirando de reojo la fastuosa lista de serie en sus rivales de Ford y Mazda, elementos como los sensores de lluvia y luces (150 euros), el asiento trasero abatible 40:20:40 (498 euros), los sensores de aparcamiento con cámara de marcha atrás (1.118 euros) y otros muchos equipamientos de serie en Mondeo Vignale o Mazda6 y opcionales o no disponibles en el XE.

Porque si el Vignale va bien equipa-

do, el Mazda6 abruma con elementos que sumados al equipamiento del XE, o de cualquier berlina 'premium' del segmento, dispararían el precio del coche hasta límites excesivos. Es el caso del Control de Crucero Adaptativo con radar, del techo solar, del sistema Bose con 11 altavoces, del Head up Display, de los faros Full LED adaptativos y de un completísimo paquete de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción. Al japonés le ha sentado de maravilla

el 'restyling' que recibió en 2014 porque mejoró notablemente los materiales y los ajustes, la insonorización y la calidad percibida. No ofrece el lujo y el cuidadoso acabado del Vignale pero no tiene nada que envidiarle al Jaguar e incluso le supera en algunos detalles. Ofrece un espacio interior muy superior al británico y muy similar al de la berlina de Ford, destacando sobre todo en la cota de anchura disponible en las plazas traseras.

Y si hay que hablar de cargar equipaje, Ford y Mazda también se imponen al británico, sobre todo el Vignale. En este punto el Ford nos da una de cal y otra de arena ya que por un lado comprobamos con satisfacción que el techo del espacio dedicado a la carga está tapizado con moqueta, pero por otro nos sorprende—inexplicablemente—que las bisagras de la tapa vayan sin cubrir e incluso la izquierda lleve camuflado un bloque de cableado de una forma

un poco chapucera. Es el único lunar que hemos podido detectar en un modelo especialmente cuidado. No le pillan en esto al XE que no solo ha forrado el techo del maletero y ha cubierto las bisagras sino que desde el mando permite abrir el maletero por la fuerza del muelle—sin ayuda eléctrica aunque esta se ofrezca como opción—pero amortiguando su parada. En este sentido el Mazda sale peor parado ya que no ha forrado la parte superior de su malete-

ro ni su tapa sube de forma amortiguada. Y otro detalle significativo, tanto el 6 como el XE permiten abatir los respaldos traseros—opcionales en el Jaguar—desde tiradores situados en el maletero para evitar que un posible ladrón rompa una luna y desde el habitáculo pueda abatir el respaldo y acceder al espacio de carga. El sistema es algo más incómodo que el tradicional que utiliza el Vignale, con el desbloqueo en la parte superior del respaldo, pero mucho más seguro.

El precio del Mazda, especialmente competitivo, le sitúa en una posición privilegiada y le coloca en la órbita de clientes que buscan desmarcarse del resto con un coche elegante, bien equipado y fiable que además ofrece las mejores prestaciones. Por su parte el XE de Jaguar parece ideal para aquellos que buscan la exclusividad de una marca mítica con el componente dinámico como prioridad absoluta. Mientras que el Vignale se impone como el modelo más equilibrado de los tres y el que mejor ha sabido adaptarse a la clase 'premium' a base de hacer que el cliente se sienta especial. Especial por el trato exquisito que se le dispensa, pero también por la calidad, el equipamiento, la tecnología, la refinada presentación, o por un servicio postventa similar al que puede dar la mejor marca 'premium'.



EL DETALLE

TRACCIÓN TOTAL

También en Jaguar y Mazda

La tracción total no es patrimonio exclusivo del Mondeo Vignale, sin embargo en el momento de realizar esta comparativa sus rivales no disponían de ella. Bueno, en realidad el Mazda6 sí cuenta en su gama con la tracción total pero curiosamente sólo disponible en versión Wagon con un sobrepeso de 2.400 euros. En el caso del Jaguar XE, la versión de tracción total estará disponible la próxima primavera con el sistema Intelligent Driveline Dynamics que mejora la motricidad y el reparto de par en situaciones de baja adherencia, conservando a la vez el ca-

rácter y la agilidad propios de la tracción trasera. El XE 2.0 diésel de 180 caballos AWD con cambio automático estará disponible desde los 42.400 euros, es decir alrededor de 3.100 euros más que la versión de tracción trasera.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

FORD MONDEO VIGNALE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,86 euros/km. Financiero: 0,87. Por km total: 1,72.

SEGURO

A terceros: 397,99 euros/año. A todo riesgo: 724,41 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

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

RED DE POSVENTA

517 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.ford.es

JAGUAR XE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,86 euros/km. Financiero: 0,83. Por km total: 1,68.

SEGURO

A terceros: 393,50 euros/año. A todo riesgo: 702,15 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

JAGUAR

Importador: Jaguar Hispania, S.A. Paseo de la Castellana, 130. 8ª planta. 28046 Madrid. Teléfono: 91 578 61 00

RED DE POSVENTA

43 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años sin límite de kilometraje
www.jaguar.com

MAZDA6

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,86 euros/km. Financiero: 0,41. Coste km total: 1,27.

SEGURO

A terceros: 407,02 euros/año. A todo riesgo: 739,42 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

MAZDA

Mazda Automóviles España, S.A. C/ Manuel Pombó Angulo, 28. 28050 Sanchinarro, Madrid. Teléfono: 91 4185480

RED DE POSVENTA

85 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros
www.mazda-es.com

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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



FICHA TÉCNICA

	FORD MONDEO	JAGUAR XE	MAZDA6
MOTOR	2.0 TDCI	2.0 DIÉSEL	SKYACTIVE-D
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.999	2.191
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	180/3.500	180/4.000	175/4.500
Par máximo/rpm	40,8/2000-2500	43,9/1.750-2.500	42,8/2.000
TRANSMISIÓN			
Tracción	Total	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Automático, 6 marchas	Automático, 8 marchas	Automático, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	59,9 km/h	65,8 km/h	54,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,6	2,4
Diámetro de giro (m)	11,6	11,3	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 300 mm/Discos 302 mm	Discos vent. 316 mm/Discos 300 mm	Discos vent. 297 mm/Discos 278 mm
SUSPENSIÓN			
	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Delantera: de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
	Trasera: eje multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Trasera: integral Link, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Trasera: eje multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS			
Neumáticos	235/50 R17	205/55 R17	225/45 R19
Marca	Continental	Pirelli	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.602	1.565	1.420
Capacidad del depósito (l)	62,5	56	62
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,9 kg/CV	8,7 kg/CV	8,5 kg/CV
Mantenimiento (km)	Cada 20.000 kilómetros	Según utilización	Según utilización

EQUIPAMIENTO

	FORD MONDEO			JAGUAR XE			MAZDA6		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Relojes digitales configurables		▼			▼			▼	
Sensor de lluvia y luces	▲					▶	▲		
Pantalla táctil	▲			▲			▲		
Asientos de cuero	▲			▲			▲		
Regulador velocidad	▲			▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲			▲			▲		
Sistema de navegación	▲					▶	▲		
Respaldos traseros abatibles	▲					▶	▲		
Techo solar			▶			▶	▲		
Head up display		▼				▶	▲		
Faros de LED	▲				▼		▲		
Acceso y arranque sin llave	▲			▲			▲		
Climatizador auto. bizona	▲			▲			▲		
Suspensión deportiva o regulable			▶			▶			▼
SEGURIDAD									
Control de ángulo muerto			▶			▶	▲		
Reconocimiento de señales	▲					▶	▲		▼
Alerta cambio involuntario carril	▲			▲			▲		
Alerta por cansancio		▼			▼		▲		
Ayuda al mantenimiento carril	▲				▼		▲		▼
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Airbag rodilla	▲				▼		▲		▼
Airbag laterales	▲			▲			▲		
Airbag de cortina	▲			▲			▲		
Control de estabilidad/tracción	▲			▲			▲		
Kit de reparación	▲			▲			▲		
Llamada de emergencia	▲			▲			▲		▼
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad			▶	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲					▶	▲		
Cinturones traseros inflables			▶		▼		▲		▼
Control de tracción	▲			▲			▲		
Detector de tráfico trasero		▼			▼		▲		

PRINCIPALES OPCIONES

FORD MONDEO VIGNALE

Techo eléctrico practicable: 850. Pack Cuero Luxury con masaje, ventilación y calefacción en asientos: 550. Tech Premium (Suspensión adaptativa CCD, Control de cruceo adaptativo ACC, Blis, dirección adaptativa): 2.000. Hi-Fi Luxury (Premium Sound System, aparcamiento asistido): 1.450.

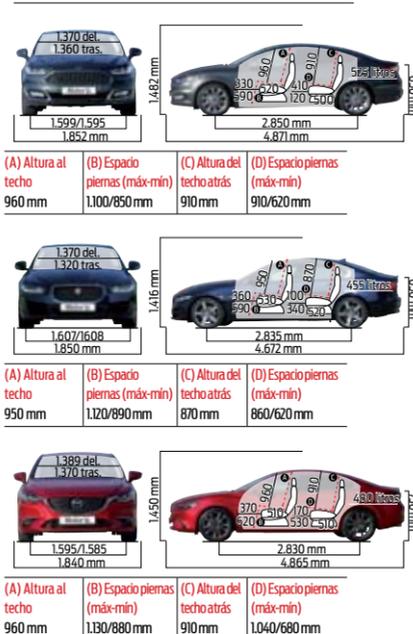
JAGUAR XE

Sensores de lluvia y faros: 150. Asiento trasero abatible 40:20:40: 498. Faros bixenon HID: 1.118. Sistema de navegación: 1.220. Adaptive Dynamic: 1.118. Tapa del maletero eléctrica: 529. Cámara de marcha atrás (en pack junto a otros sistemas): 1.118.

MAZDA6

Pintura metalizada: 520. Pintura metalizada Premium Soul Red: 670. Tapicería en cuero blanco: 150.

MEDIDAS



BANCO DE PUEBRAS

	FORD MONDEO	JAGUAR XE	MAZDA6
VELOCIDAD MÁXIMA	221 KM/H	230 KM/H	216 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,5	16,3	15,9
De 0 a 50 km/h	3,1	2,7	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,6)	8,8 (7,8)	8,5 (8,4)
Recorriendo (metros)	149	150	143
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	14,9	15,0	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,1	28,8	27,8
De 80 a 120 km/h en D	7,4	7,0	6,2
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	99	98	97

CONSUMOS

	FORD MONDEO	JAGUAR XE	MAZDA6
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	7,1	6,2	7,2
EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,9	4,0	5,9
Conducción dinámica	8,9	8,3	9,0
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,2	5,2	7,5
A 140 km/h de cruceo	7,9	6,1	8,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9	5,4	7,1
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	905	1.037	875

	FORD MONDEO	JAGUAR XE	MAZDA6
FRENOS			
DISTANCIA DE FRENADO			
A 60 km/h	13,7	13,2	14,2
A 100 KM/H	32,5	35,7	37,4
A 120 KM/H	49,8	51,1	55,1
SONORIDAD			
MEDIDAS (dB)			
Al ralentí	43,8	46,7	44,0
A 60 km/h	60,1	63,2	61,6
A 90 km/h	63,6	66,6	65,8
A 120 km/h	67,8	68,3	69,3
A 140 km/h	70,4	71,8	72,2

Umbral de conversión: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	FORD MONDEO	JAGUAR XE	MAZDA6
TECNOLOGÍA	8,5 Tiene todo lo que se le puede exigir a una berlina moderna. Incluida la tracción total y numerosos sistemas de seguridad.	8,5 En el Jaguar no falta la utilización masiva de aluminio para reducir peso, o la de un cambio de 8 marchas muy avanzado.	8,0 La tecnología Skyactiv sitúa al modelo japonés a la vanguardia de la técnica. Y lleva todo en seguridad.
COMPORTAMIENTO	8,5 El proverbial aplomo del Mondeo se ve apoyado en este caso por la tracción total y una suspensión regulable opcional. Noble y eficaz.	8,5 Es el modelo con el tacto y el comportamiento más deportivo del trío. También con la dirección de mejor tacto. Su tracción trasera marca.	8,0 Se mueve con soltura y es fácil de conducir pero no es tan eficaz como sus rivales. No ofrece ni en opción la suspensión regulable.
PRESTACIONES	8,5 Si tenemos en cuenta su peso, las prestaciones del Ford son muy buenas. A lo que hay que añadir los mejores datos de frenada.	8,5 Buenas prestaciones para un modelo con un comportamiento más deportivo. Las recuperaciones, lo que peor lleva.	9,0 La sorpresa da este Mazda 6 que sube de vueltas con mucha alegría y firma las mejoras cifras de prestaciones.
SEGURIDAD	8,5 Lleva muchos sistemas de ayuda a la conducción y airbag de rodilla, faros LED, tracción total... Los cinturones pueden ser inflables.	7,5 No le faltan sistemas de seguridad interesantes, pero muchos son opcionales con sobreprecio, como el reconocimiento de señales.	8,0 Tiene un equipamiento de seguridad de serie completísimo. Y más ayudas a la conducción que ninguno de sus rivales.
HABITABILIDAD	9,0 Es tan grande como el Mazda6 y aprovecha el tamaño con un espacio interior muy generoso y con el maletero más capaz del grupo.	7,5 Mide 20 centímetros menos que los rivales con los que le enfrentamos, por lo que hay que hablar de poco espacio detrás y un maletero pequeño.	9,0 Es el que disfruta del interior más holgado se mire por donde se mire. Eso sí, en capacidad de maletero cede un poco ante el Ford.
CONSUMO-PRECIO	8,5 Aunque es el más glotón de los tres las diferencias no son abismales. Y aunque es el más caro, lo justifica por equipo y tecnología.	8,5 Es el peor equipado y el precio no es su mejor baza frente a estos rivales. Pero es el que menos consume con diferencia.	9,0 Ostenta la mejor relación equipamiento-consumo-precio de los tres. Su dotación de serie es imponente y el precio, muy atractivo.

CONCLUSIÓN

FORD MONDEO VIGNALE

8,6 El Mondeo Vignale es la demostración palpable de que cuando se lo propone, una marca generalista es capaz de plantar cara a muchos 'premium' de su segmento. El Vignale ofrece una extraordinaria combinación de refinamiento, calidad y eficacia en un coche imponente.

MAZDA6

8,5 El Mazda6 no es un modelo 'premium' propiamente dicho pero los clientes que se plantean su compra lo meten en el saco junto a marcas de renombre. En este caso hablamos de una versión muy conseguida a todos los niveles que destaca por equipamiento, espacio, consumo y precio.

JAGUAR XE

8,2 Es divertido gracias a su tracción trasera y a un tacto deportivo poco habitual. Su cambio de 8 marchas, su ligereza y su dirección permiten que el Jaguar más pequeño destaque en dinamismo y consumo. Pero su motor es áspero y ruidoso, su espacio interior menor y se echa de menos algún elemento de serie.



Más de lo que ves



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Cinco plazas, 80 caballos de potencia, un equipamiento que contempla de serie climatizador automático, sistema de monitorización de presión de los neumáticos, apertura y arranque sin llave, faros antiniebla, cuatro elevalunas eléctricos, cristales traseros tintados, radio CD con mandos en el volante, Bluetooth, llantas de aleación, sensores de luces y lluvia, control de velocidad de crucero... y todo por un precio que, con el descuento vigente, se sitúa en 10.650 euros.

No está mal esa relación, pero no hay que catalogar al Mitsubishi Space Star en la categoría 'low cost'. Tiene algo más de caché. Tampoco hay que confundirlo con el práctico monovolumen que llevaba ese nombre en 1998. Ahora es un utilitario sin grandes 'alardes', agradable en el día a día por la ciudad y sus alrededores, y una atractiva alternativa a un numeroso grupo de riva-

Amplio para su tamaño, ligero, bien equipado y económico de cara al bolsillo, el Space Star es una alternativa atractiva para los que buscan un utilitario de tacto agradable y sin grandes pretensiones. Esta versión de 80 CV gasolina es la más potente de la gama.

les que surgen en ese mismo segmento.

El Space Star mide 3,71 metros de longitud y se presenta con carrocería de cin-

co puertas. Las traseras hay que cerrarlas con fuerza porque son muy ligeras. Todo en él resulta superliviano, como corresponde a un vehículo

que en la báscula y en orden de marcha pesa 920 kilos.

El interior es aparente, pese a que se remata con los inevitables plásticos duros. Delante ofrece una buena visibilidad debido a que la posición al volante es relativamente elevada para lo que estila en este tipo de vehículos, y dispone de soluciones prácticas y huecos muy útiles.

Detrás no hay detalles. Sólo tres plazas, muy justas en cota de anchura, pero 'peleonas' en espacio para las piernas y altura al techo. El maletero, con 235 litros, se queda en la media.

Bajo el capó sólo hay cabida para motores de gasolina tricilíndricos. Apostamos por la versión 120 MPI de 80 CV (hay un 1.0 de 71). Al ralentí suena poco, pero llegan vibraciones al interior. Asociado a un cambio manual de cinco relaciones, 'cumple' sin grandes hazañas a bajo régimen. Los largos desarrollos finales del cambio y modesto par máximo le privan de hacer mejores números.

Si queremos que dé lo



El interior es agradable, pero el mando 'reset' del ordenador de viaje hay que manipularlo por dentro del volante. El habitáculo es amplio y ofrece cinco plazas de serie.



En ciudad y sus alrededores el Space Star es muy agradable. La tecnología ClearTec combina el sistema Start/Stop, el asistente Eco Drive y neumáticos de baja resistencia.



dirección, muy suave y poco directa (3,5 vueltas entre topes) no ayuda en la dinámica. Ojo, que no queremos decir que sea torpe, ni mucho menos, sólo que ésa no es su guerra. En la 'suya', de corte más placido, sí que es un rival peligroso...

mejor de sí mismo hay que situar el régimen de giro por encima de las 4.000 vueltas. En ese instante saca más genio, pero incrementa los decibelios y el consumo. Este último resulta comedido si no buscamos llegar los primeros al destino.

En ciudad y sus alrededores el Space Star 120 MPI se desenvuelve de maravilla. Es agradable y confortable en ese tipo de trayectos. Si salimos a carretera la cosa cambia. Los suaves tarados de la suspensión provocan evidentes balanceos de la carrocería, mientras que la



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Space Stars ideal para los que se mueven por la ciudad y sus alrededores. Ahí gasta poco, resulta muy agradable en su tacto general, es de los más amplios y ofrece cinco plazas de serie. Además, esta versión Emotion de 80 CV está bien equipada y su precio es muy atractivo. No se le puede pedir mucho más.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	120 MPI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.193
Alimentación	Inyección multipunto atmosférico, distribución variable
Potencia máxima/rpm	80 CV / 6.000
Par máximo/rpm	10,8 mkg / 4.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	34,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	3,5
Diámetro mínimo de giro (m)	9,2
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, esquema compuesto por una barra de torsión, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	175/55 R15
Marca	Yokohama

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	920
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.710 / 1.665 / 1.505
Capacidad del maletero (l)	235
Capacidad del depósito (l)	35

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,9 (11,7)
Recorriendo (metros)	206

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,9
Recorriendo (metros)	449
De 80 a 120 km/h en 5ª	20,7
Recorriendo (metros)	591
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

PRECIO	11.900 €
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Relación precio-equipamiento atractiva. Cinco plazas y habitabilidad. Tacto general agradable.</p>	<p>Dirección poco directa. Suspensión muy blanda. Detalles de acabado. Función 'reset' del ordenador.</p>

SUS RIVALES



HYUNDAI I10 1.2 MPI TECNO
Uno de los mejores vehículos de su segmento, por calidad y tacto general. Bien equipado, contempla cuatro plazas. El motor es de cuatro cilindros.

Precio	13.300 €
Potencia	87 cv
Consumo	4,9 l/100km
Maletero	252 litros



OPEL KARL 1.0 SELECTIVE
Imbatible en precio y con cinco plazas de serie, sólo monta un propulsor 1.0 de tres cilindros muy eficiente. Ofrece guños tecnológicos avanzados de los que carecen sus rivales.

Precio	10.910 €
Potencia	75 cv
Consumo	4,5 l/100km
Maletero	205 litros



En la calle en marzo

Fue una de las estrellas de Volkswagen en el Salón de Fráncfort y acabamos de estudiarlo a fondo durante una sesión a puerta cerrada en Alemania. El nuevo Tiguan sorprende por su mayor amplitud y ejemplar funcionalidad, pero también por calidad, tecnología y variedad de mecánicas.

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

Aunque ya lo habíamos toqueteado en la cita de Fráncfort, Volkswagen nos ha brindado la ocasión de tener un contacto más íntimo con su nuevo Tiguan en un estudio junto a la sede de la compañía en Wolfsburg. Y menos conducirlo, hemos podido hacerle de todo.

Por ejemplo, verificar que el aumento de espacio anunciado es cierto. Y lo es. El Tiguan mide 4.486 milímetros de largo, 60 más que la primera generación, y también es 30 mm

más ancho y presume de 77 mm extra de distancia entre ejes, lo que sirve para ofrecer unas plazas traseras aún más cómodas y, sobre todo, un maletero mucho más grande. En Fráncfort nos dimos cuenta con sólo alzar el portón, pero ahora lo hemos podido medir al detalle y sorprende la cantidad de equipaje que cabe. La marca alemana defiende que

► El acabado R-Line monta llantas de 19 pulgadas, y de 20 en opción.

los SUV son los ‘nuevos MPV’ –monovolumen, para entendernos–, y que por eso el público buscará en ellos mucha versatilidad. En ese sentido, el nuevo Tiguan lo borda, sobre todo con los equipamientos más completos, pues la segunda fila es desplazable y abatible por secciones, y el respaldo del copiloto puede abatirse para transportar objetos

largos. Cada vez que movemos o abatimos algo se aprecia la sólida construcción del coche, pues si ya el Tiguan I –del que ya se han vendido 2,6 millones de unidades– estaba bien hecho, en el Tiguan II –primer SUV del grupo con la moderna plataforma MQB– es aún mejor, y puede hablarse de refinamiento. Sensación a la que contribuye la dotación



▲ El nuevo Tiguan equipa capó activo: un mecanismo pirotécnico lo eleva en caso de atropello para impedir que el peatón contacte



◀ El mando giratorio 4Motion Active Control permite elegir entre cuatro modos de conducción. Y su botón superior da acceso a varios menús.



▶ Desde la versión básica el Tiguan equipa Front Assist con asistente de frenada de emergencia en ciudad y detector de peatones, Lane Assist para mantenernos en el carril, alerta de fatiga o airbag de rodilla. Y se ofrece el Area View, con cuatro cámaras que facilitan una visión perimetral.

‘premium’ del Tiguan R-Line fotografiado.

La carrocería del nuevo Tiguan es 33 milímetros más baja, y las banquetas de los asientos delanteros van 8 mm más arriba, lo que invita a pensar en menos altura al techo; pero los diseñadores se han ganado el sueldo aquí porque

la cota, curiosamente, aumenta un poco. Además, la posición del volante es más natural que en el modelo actual, en el que queda algo alto incluso en su posición más baja, y la ergonomía en general está más cuidada, destacando el diseño de la instrumentación, pues el Active Info Display de 12,3

pulgadas permite configurar la información a voluntad. Y el nuevo Tiguan es el primer SUV de la marca con ‘head-up display’. En cuanto al sistema de infotretenimiento que preside la consola, la versión Edition Colour monta el Composition Colour con pantalla táctil de 5 pulgadas, mientras

que Advance y Sport equipan el Composition Media, de 6,5 pulgadas.

Las entregas comienzan en marzo de 2016, pero a finales de este año ya podrán hacerse pedidos. En cuanto al anunciado Tiguan de siete plazas, con batalla alargada, se sabe que llegará, pero no cuándo.

▶ Maletero de 615 litros, 145 más que antes. Según la versión, la banqueta trasera no sólo es abatible de forma asimétrica, sino que puede desplazarse longitudinalmente. La inclinación del respaldo es ajustable, y a partir del nivel Advance también se abate el respaldo del copiloto. El portón puede ser eléctrico, y con apertura pasando el pie.



DOS ALTURAS LA COTA AL SUELO, DE 18 CENTÍMETROS, ES DE 20 EN LOS TIGUAN 4MOTION. Y SE OFRECE UN FRONTAL ‘OFF-ROAD’

No todos los días podemos conducir un 'show car' como este León Cross Sport, un ejercicio de diseño que convierte un deportivo Cupra en un todocamino eficaz gracias a su tracción 4Drive. Se presentó en Fráncfort y allana el camino al futuro SUV español.



▲ Dinámica y calidad son equiparables a cualquier otro Seat León Cupra a pesar de ser un prototipo. Los asientos tipo bacquet combinan Alcántara naranja y cuero que simula la fibra de carbono. Con el botón X Sport seleccionamos los modos: Confort, Sport, Cupra e Individual.



◀ Carol Gómez es la responsable de este color 'Ultra Orange'. Para realizarlo probaron más de 90 tonos diferentes. Las protecciones derivan de un Seat León X-Perience.

Cruce de caminos

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Llevarlo a la producción les costaría sólo unos meses, pues la única pieza que varía respecto a un Seat León X-Perience es la talonera lateral por su menor distancia entre ejes. Sin embargo no veremos en los concesionarios este Seat León Cross Sport, presentado en Fráncfort y que surgió para allanar el camino al futuro SUV de la firma española, que será presentado en marzo, en el Salón de Ginebra.

Nacido como un 'show car', pocas ocasiones se nos ofrecen para conducir una pieza creada para ser observada. Pero este León Cross Sport es sólido como cual-

quier otro integrante de la familia León.

No muestra la fragilidad de otros concept. Sus puertas cierran a la perfección, los ajustes son ideales, se mueve, frena... Sólo le falta una matrícula para circular por la calle.

Junto a Carol Gómez, responsable del departamento 'Color & Trim' de Seat descubrimos las nuevas facetas de este singular León.

Sin duda lo más llamativo es su color, común con el concept Seat 20V20 y denominado 'Ultra Orange'. Más de 90 tonos fueron creados hasta dar con éste naranja que en un futuro se podría llevar a la paleta de colores de cualquier Seat.

La apuesta por la carrocería SC es arriesgada, pero con este concept han querido transmitir deportividad, a lo que suma sus llantas de 19 pulgadas o los cuatro terminales de los escapes.

Dentro, el color predominante sigue siendo el naranja. Asientos bacquet, volante deportivo tapizado en nubuk... Espacio, calidad y acabado calcado a cualquier León SC. Incluso hay hasta rueda de repuesto.

Si en estático transmite deportividad, la excusa de viajar al circuito de Castellolí era disfrutarlo en movimiento. Entrar es más cómodo que en otros León Cupra, pues hay 41 milímetros más de altura libre al

suelo, algo que también es una ventaja ante una posible excursión off-road, que aquí tenemos terminantemente prohibido realizar con esta criatura, por ser única.

Bajo su capó late el motor 2.0 TSI, un corazón que en este León Cross Sport eroga una potencia de 300 CV, 10

más que el León Cupra más potente de la actualidad.

También se combina con un cambio DSG y se permite el lujo de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,9 segundos, siete décimas más rápido que un León Cupra 290, pues este concept no conoce

las pérdidas de tracción gracias al sistema 4Drive. Corre de verdad y para detenerlo cuenta con frenos Brembo, disponibles en otros Cupra en el Pack Performance que cuesta 2.827 euros.

La mayor altura libre al asfalto haría pensar en ma-

yores inclinaciones de su carrocería, pero no es así y este León Cross Sport es efectivo al máximo y vira muy plano. Es de suponer que rotando muy rápido sí habría diferencias con un Cupra 41 milímetros más bajo, pero te sorprendería su dinámica.

Los nuevos escapes potencian el sonido del 2.0 TSI, que además equipa Start-Stop, selector de modos Seat Drive Profile –bautizado aquí como X Sport– y todo lo que imaginarías en un León que, desgraciadamente, no verás en la calle.





EN MODO ELÉCTRICO ALCANZA 125 KM/H Y PUEDE RECORRER 56 KILÓMETROS. ESA ES LA TEORÍA, PERO EN LA PRÁCTICA PUEDEN SER MÁS



▲ El MMI Navegación Plus ofrece informaciones específicas en la pantalla central –arriba, a la izquierda– y puede controlarse de forma remota a través de Audi MMI Connect App. Arriba, a la derecha, el Audi Virtual Cockpit, también de serie.

▲ Además de una calidad general excepcional, el Q7 e-tron ofrece un equipamiento realmente completo. El asistente predictivo de eficiencia funciona aunque el navegador esté desactivado.

Masiva eficiencia

En primavera llega a España la versión híbrida enchufable del Q7, un refinado SUV de enorme talla y soberbio confort que rinde 373 CV de potencia pero homologa un gasto medio de sólo 1,7 l/100 km. Parece imposible, pero acabamos de comprobar que aquí hay mucha ciencia y poca ficción.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

No es el primer vehículo híbrido enchufable de Audi, pues se le adelantó el A3 e-tron, pero sí el primero que parte de un motor diésel. Y el Q7 e-tron es pionero a nivel mundial por ser el primer 'plug-in hybrid' con un seis cilindros diésel y tracción total. Tecnología para dar y tomar en una versión que llegará a España en la primavera de 2016 y que ya tiene precio, pues la alternativa básica costará 82.960 euros, lo que convierte al Q7 híbrido en la opción más exclusiva de la gama, ya que las versiones 3.0 TDI de 272 CV arrancan en 65.960 euros y con el motor 3.0 TFSI de 333 CV bajo el capó la factura empieza en 67.210 euros.

Pero el sobrecoste compensa, porque podremos disfrutar de uno de los modelos más avanzados del momento y también uno de los más eficientes. Cómo definir, si no, a

un SUV de 5,05 metros de largo y 2.445 kilos de peso –375 de ellos corresponden a equipos específicos del sistema híbrido e-tron como la batería de

alto voltaje, el motor eléctrico y la electrónica de potencia– que homologa 1,7 l/100 km de gasto medio y 46 g/km de emisiones de CO₂. Valores récord que, además, se asocian a unas prestaciones de primera, pues acelera de 0 a 100 km/h en 6,0 segundos.

Es el resultado de combinar el V6 diésel 3.0 TDI –con 258 CV en este caso y un depósito de 24 litros de AdBlue que anula los óxidos nitrosos– con el cambio Tiptronic de ocho marchas, la tracción Quattro –envía un 40 por ciento del par al tren delantero y un 60 al trasero pero puede oscilar entre proporciones 70:30 y 15:85– y un motor eléctrico de 94 kW capaz de mover por sí solo el conjunto, situación en la que toma la energía de una batería de iones de litio que podemos cargar en la red –en un enchufe doméstico lleva ocho horas, y dos y media en una toma 'rápida'–, pero también en marcha, sobre todo si seleccionamos el modo Battery Charge. Hay otros tres programas de conducción, que



◀ Los discos de freno delanteros son enormes: 400 milímetros. En opción puede montar suspensión neumática de altura variable.

PRECIO DESDE 82.960 €

EMISIONES DE CO₂: 46 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Confort y calidad de '10'. Prestaciones. Maletero. Modo EV muy utilizable. Gasto a ritmo tranquilo.

DEBE MEJORAR

Peso próximo a las 2,5 toneladas. Recarga de batería aún lenta. Sólo con cinco plazas.



se ayuda de un asistente predictivo de eficiencia disponible en los otros Q7 pero que aquí demuestra su razón de ser, pues aconseja al conduc-



▲ La batería de iones de litio, que pesa 202 kilos, va sobre el eje trasero pero no impide ofrecer un maletero de 650 litros. Pero no permite montar la tercera fila de asientos opcional en los otros Q7.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.0 V6 TDI
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	2.967
Potencia máxima CV/rpm	258/3.250-4.500
Par máximo mkg/rpm	61,2/1.250-3.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	94 kW (128 CV)
Par	35,7 mkg
Pot. máx. total	373 CV
Par máx. total	71,4 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automát., 8 vel.
Frenos del/tra.	Discos ventilados
Peso (kg)	2.445
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.051/1.968/1.741
Maletero (l)	650 / 1.835
Capacidad del depósito (l)	75
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	225
Vel. máx. en eléctrico	125
Consumo mixto (l/100 km)	1,7
Emisiones CO ₂	46 g/km
Alcance en eléctrico (km)	56
Tiempo de recarga	de 2 h 30' a 8 h
Precios desde... (euros)	82.960

usaremos con más frecuencia: el Battery Hold, que conserva la carga de batería para un uso futuro; el Hybrid, en el que el TDI y el motor eléctrico cooperan automáticamente; y el EV, que prioriza la movilidad eléctrica.

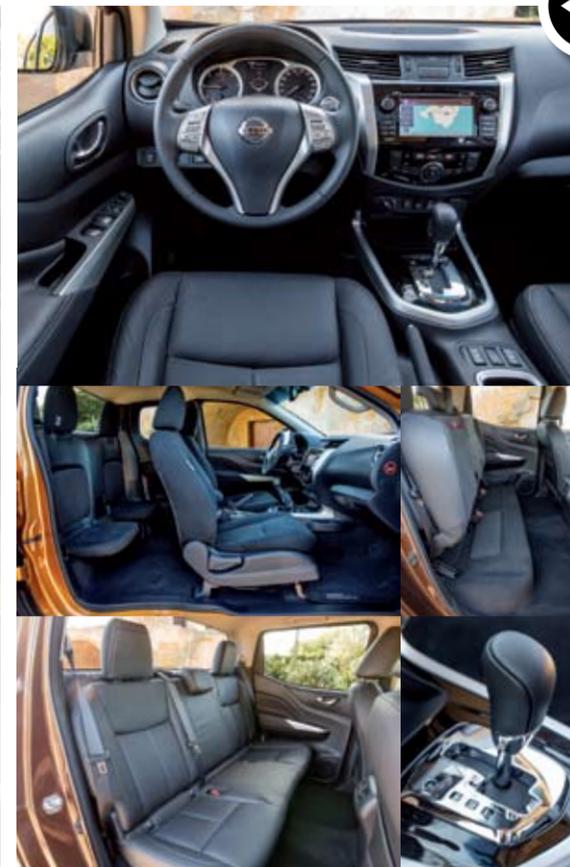
La grata sorpresa es que podremos conducir el Q7 e-tron sin emitir gases más veces de lo que pudiera pensarse, porque en modo EV alcanza 125

km/h y hay fuerza suficiente para afrontar repechos en zonas de montaña. Y aunque se anuncian 56 kilómetros de alcance eléctrico, durante un trayecto de 97 kilómetros por Madrid y Guadalajara –con autopista, vías secundarias y algo de ciudad– logramos recorrer 70 con el TDI apagado. Bastará con un poco de práctica o con dejar que el propio coche decida, tarea en la que

tor dónde puede dejar de acelerar; incluso si la razón no es aún visible, como una rotonda tras un cambio de rasante.

Los 3,2 litros de promedio real registrados son la mejor carta de presentación para un modelo que brilla también por calidad –materiales y acabado no admiten reproche– y por un confort excepcional, pues hasta el TDI parece aquí 'enmudecido'. Cinco cómodas plazas, maletero enorme... Si el peso se notase algo menos en las curvas cerradas y pudiera montar tercera fila costaría hallar inconvenientes.

Nissan se atreve a mezclar en un solo vehículo su experiencia como creador de todoterrenos y de crossover. Con el poderío de los primeros y el refinamiento de marcha de los segundos, el NP300 Navara se distingue de sus rivales. El pick up fabricado en España estará a la venta a partir de 23.000 euros, impuestos aparte.



REFINADO EL INTERIOR REFLEJA MÁS EL ESTILO DE LOS CROSSOVER. ACABADOS Y MATERIALES DE MUCHA CALIDAD Y UNA GRAN CARGA TECNOLÓGICA. BUEN ESPACIO PARA 5 EN EL DOBLE CABINA Y ESCASO EN EL KING CAB



▲▲ La capacidad 'off road' del Navara es, como en todo Nissan, uno de sus elementos destacados. La versión doble cabina lleva suspensión multilink.

2 mundos en 1

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

80 años fabricando modelos pick up, desde el Datsun 12 de 1933; más de 30 fabricando todoterrenos en Europa, con el Patrol de 1983 como gran leyenda; y nueve años desde que decidiera inventar, con el Qashqai, el concepto de crossover. Con esa tradición sólo podía ser Nissan la marca que decidiera mezclar toda esa experiencia en un modelo que combina lo mejor de los crossover y los todoterrenos en un pick up.

Y la mezcla de conceptos funciona. Para empezar, el nuevo Navara, desde el punto de vista estético, es un modelo más atractivo, con el estilo del triunfador Qashqai. Y mucho más si lo comparamos con el anterior Navara, no sólo en estética, que parece de otro mundo. Y no es que el actual Navara esté mal; es simplemente que el nuevo está mucho mejor. Lo pudimos comprobar en Mallorca, donde junto al nuevo NP300 Navara nos hemos puesto al volante del anterior.

Y por eso hemos podido apreciar el salto tremendo de uno a otro.

Del mundo de los crossover al Navara se le han añadido soluciones para buscar un

mayor refinamiento de marcha y un equipamiento y calidad de acabados y materiales que hace olvidar que estamos ante un vehículo de trabajo. Para que se comporte con la robustez



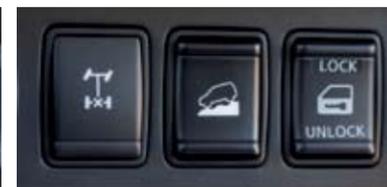
▲ La versión King Cab cuenta con dos portezuelas para acceder a dos banquetas tipo transportín. Suspensión trasera de ballestas.

PRECIO DESDE 23.043 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 169 GR/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Rendimiento del motor. Cambio automático. Calidad de acabado. Suspensión Multilink. 	<ul style="list-style-type: none"> Suspensión de ballestas y espacio trasero en King Cab. Sonoridad motor. Manejo cambio manual.

y fiabilidad de un todoterreno se ha desarrollado un resistente chasis y se le ha sumado un motor potente y muy contrastado.

El comportamiento y tacto de crossover se nota, por ejemplo por su sistema multilink en el eje trasero, con cinco brazos, una amortiguación mucho más efectiva y agradable que la típica de ballestas (que sigue utilizándose en la variante King Cab). También nos llama la atención la adopción de soluciones nunca vistas en un modelo de este tipo, como la Cámara de Visión de 360 grados, el asistente a la frenada de emergencia, los faros LED o el sistema de navegación Nissan Connect. Y también el estilo y acabado interior nos recuerdan al Qashqai o el X-Trail cuando miramos el cuadro de instrumentos o nos fijamos en la calidad de acabado, en los asientos (pueden llevar incluso cuero)...

Pero no todo es crossover en el Navara, que como 'herramienta' de trabajo tampoco tiene precio. Es capaz de remolcar 3,5 toneladas o de cargar sobre su bañera 1 tonelada. Cifras que lo convierten en referencia en el mercado.



◀◀◀ Entre el equipamiento, elementos poco habituales en los pick up, como la cámara de 360°. La tracción total se engrana con esta ruedecilla. A su derecha el control de descenso

El motor que utiliza es un diésel 2.3 (con variantes de 160 y 190 caballos) que reduce el consumo nada menos que un 24 por ciento respecto al anterior. Está disponible un manual de seis velocidades o uno automático de doble embrague y siete marchas (traído de Infiniti, lo que es sinónimo de refi-

namiento) y también dos tipos de tracción, 4x2 y 4x4, aunque a España sólo llegará la variante de tracción total.

Y dos tipos de carrocería: doble cabina (con cinco auténticas y cómodas plazas) y King Cab, con dos asientos de tipo transportín atrás válidos para trayectos muy cortos.

En marcha llama la atención la manejabilidad de un coche de más de 5 metros, gracias a una dirección directa y muy agradable y un motor que empuja con ganas. Probamos la versión doble cabina con 190 CV y cambio automático y este se muestra muy suave con saltos entre marchas que prácticamente no se notan. El comportamiento en carretera es muy similar al de un crossover y llama la atención lo aplomado de la suspensión trasera, sin rebotes a pesar de que en la bañera no llevamos ningún lastre.

Y fuera de carretera, le sale el carácter todoterreno y sube un camino de montaña en la posición 4H cuando con la anterior versión del Navara subimos con la posición 4L. Aquí es de gran ayuda la cámara de 360 grados para ver lo que pasa bajo nuestras ruedas.

Llega la hora del King Cab, con la variante de 160 caballos con cambio manual. Y aunque

hay un enorme salto respecto a la anterior generación, la suspensión por ballestas y el cambio manual nos parecen mejorables. Es empezar a circular y notamos un imperceptible cabeceo en la parte de atrás. No hay duda, lleva ballestas. En cuanto al cambio manual tiene unos recorridos largos, más de vehículo industrial que de turismo, aunque el tacto es agradable. Sin duda el King Cab es más todoterreno y menos crossover.

El nuevo Navara, que llegará al mercado en enero en versión doble cabina y en marzo como King Cab, estará disponible con cuatro niveles de acabado, Visia, Acenta, N-Connecta y Tekna, aunque desde el más básico ya ofrece un equipamiento muy completo. Y hay más de 120 accesorios para personalizarlo. En cuanto a los precios, el Doble Cabina parte de un precio franco fábrica –sin impuestos ni campañas– de 23.043 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	KING CAB 160	KING CAB 160	DOBLE CAB 190
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.298	2.298	2.298
Potencia máxima/rpm	160/3.750	160/3.750	190/3.750
Par máximo/rpm	41,1/1.500-2.500	41,1/1.500-2.500	45,9/1.500-2.500
Tracción	Total	Total	Total
Caja de cambios	Manual, 6 vel	Manual, 6 vel	Man. 6 vel/Aut 7
Frenos del./tras.	Disc. vent./tambor	Disc. vent./tambor	Disc. vent./tambor
Neumáticos	255/70 R16	255/70 R16	255/70 R16
Peso (kg)	1.956	1.948	1.963/1.958
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.225/1.790/1.780	5.300/1.850/1.810	5.300/1.850/1.810
Capacidad máxima carga (kg)	1.054	1.052	1.047/1.052
Capacidad depósito (l)	80	80	80
De 0 a 100 km/h (s)	12	12	10,8
Velocidad máx. (km/h)	172	172	184/180
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,4	6,4/7
Emissiones CO ₂ (g/km)	169	169	169/183
Precios desde... (euros)	N.D.	23.043	25.796

Va a por todas



Andrés Mas | amas@motor16.com

A los 100 primeros clientes que han probado el Talisman en el Circuito del Jarama lo que más les ha sorprendido ha sido lo bien que gira, sobre todo si tenemos en cuenta que mide 4,85 metros, una ventaja propia de un sistema, el 4Control, que aunque reduce la capacidad del depósito en 5 litros, permite que las ruedas traseras adopten cierto ángulo de giro para ayudar y maniobrar o para trazar curvas. Es un sistema heredado del nuevo Espace y que desmarca a la nueva berlina francesa de sus rivales.

Porque lo mejor del Talisman es su aplomo y agilidad cuando se lleva un Iniciales París (con el 4Control y la amortiguación pilotada de serie) o cuando se opta por las dos opciones en el acabado Zen (909 euros el 4Control y 454 euros la amortiguación pilotada). En posición Sport el Talisman ofrece mayor rigidez de amortiguadores para evitar balanceos e inercias y el ángulo de giro de sus ruedas traseras ayuda a trazar y a cerrar las curvas con tiralíneas evitando en gran medida que el morro tira hacia fuera con el típico efecto subvirador de los tracción delantera de este porte.

La nueva berlina francesa se pone a la venta en España desde unos competitivos 24.000 euros con cinco motorizaciones y equipamientos tan singulares como las cuatro ruedas directrices o la tableta táctil R-Link 2.



◀ Los faros incorporan la nueva firma visual de la marca del rombo. El Talisman mide 4,85 metros.

Otros modos menos extremos permiten una conducción que prima la economía de consumo o la turística, muy cómoda y segura. Y siempre agrada lo bien que se planta sobre el

asfalto y lo bien que se desenvuelve en ciudad.

A esos primeros clientes también les ha gustado su imponente presencia comparable a las mejores berlinas alema-

nas. Se trata de una berlina de 4 puertas con diseño tricuerpo y maletero separado cuyas líneas, es cierto, entran por los ojos desde el minuto uno. El portón trasero cede a la fórmula tradicional de una tapa de maletero que, a través de un hueco bastante más limitado, deja paso al segundo maletero más grande del segmento con nada menos que 608 litros de volumen para equipaje. Además se incluyen de serie los respaldos abatibles 1/3-2/3 con trampilla para esquís.

El Talisman hereda la arquitectura CMF CD del nuevo Espace y también muchas de sus medidas. De hecho su generosa longitud y una batalla de 2,81 metros, le ayudan a conseguir unas cotas interiores suficientes para defenderse muy bien frente a los rivales.

El habitáculo está bastante cuidado aunque desentona un poco el aspecto de los plásticos duros de la parte inferior del salpicadero. Pero los ojos no se van a fijar mucho en ese detalle teniendo delante una tablet de 8,7 pulgadas como la que llevan algunas versiones integrada en la parte central del cuadro. Va asociada al sistema R-Link 2 que hace las veces de centro de control y al sistema



◀ R-LINK 2 LA PANTALLA TÁCTIL DE 8,7 PULGADAS LE DA AL INTERIOR UN TOQUE MODERNO Y TÉCNICO. LOS ASIENTOS PUEDE DAR MASAJE



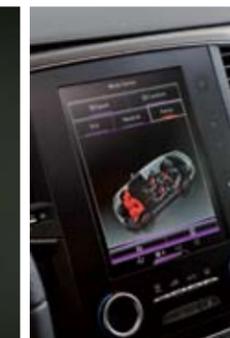
▲ El portón trasero del Laguna deja paso a una tapa de maletero. Este cubica unos impresionantes 608 litros, pero su techo no está tapizado.



Multi-Sense que permite una personalización total.

La oferta mecánica comprende tres propulsores diésel y dos de gasolina. Y aunque

es el dCi 110 Eco2 con cambio manual de 6 velocidades el que homologa el menor consumo con 3,6 l/100 km, será el dCi 130 disponible con cambio



◀ La tecnología Multi-Sense permite personalizar una serie de aspectos del coche como la iluminación, la amortiguación, el ambiente sonoro, la dirección...

manual o automático de doble embrague EDC de 6 marchas y consumos de 3,9 y 4,2 l/100 km el que se convertirá, con acabado Zen, en el motor más

solicitado. Echamos de menos un motor diésel más potente, sin embargo el dCi 160 EDC de doble Turbo mueve al Talisman con suficiente energía casi en cualquier circunstancia. Lástima que no se contemple ni en opción las levas de cambio en el volante, según los responsables de la marca francesa porque ellos las asocian a modelos más deportivos, como el próximo Mégane GT que sí las lleva y además de gran tamaño. Con respecto a este cambio EDC hemos detectado, comparado al del Espace, un funcionamiento más ajustado a las exigencias de un conductor ya que en posición Sport el cambio por ejemplo actúa de una forma más deportiva, manteniendo la marcha seleccionada aunque se levante el pie en pleno apoyo de una curva.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 1.6 150	TCE 1.6 200	DCI 110	DCI 130	DCI 160
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.618	1.618	1.461	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	150/5.300	200/6.000	110/4.000	130/4.000	160/4.000
Par máximo/rpm	22,4/2.000	26,5/2.000	26,5/1.750	32,6/1.750	38,8/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. EDC, de 7 vel.	Aut. EDC, de 7 vel.	Manual, de 6 vel.	Man. 6/Aut. EDC, de 6	Aut. EDC, de 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos.	Dis. vent./Discos.	Dis. vent./Discos.	Dis. vent./Discos.	Dis. vent./Discos.
Neumáticos (mínimo)	225/55 R17	225/55 R17	215/60 R16	225/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.430	1.430	1.387	1.430/1.481	1.518
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.848/1.869/1.463	4.848/1.869/1.463	4.848/1.869/1.463	4.848/1.869/1.463	4.848/1.869/1.463
Volumen maletero (l)	608/1.022	608/1.022	608/1.022	608/1.022	608/1.022
Capacidad depósito (l)	51	51	52/ (4RD 47)	52/ (4RD 47)	52/ (4RD 47)
De 0 a 100 km/h (s)	9,6	7,6	11,9	10,4/10,8	9,4
Velocidad máx. (km/h)	215	237	190	205	215
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	5,6	3,6	3,9/4,2	4,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	127	127	95	102/112	115
Precios desde... (euros)	30.600	35.100	24.000	27.800	33.100

PRECIO DESDE **24.000 €**

EMISIONES DE CO₂: ENTRE **95 Y 127 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Presencia imponente. Eficacia del 4Control. Facilidad de conducción. Precio competitivo.</p>	<p>Detalles de acabado. Sin levas en el volante. Algunas opciones solo en Zen. Capacidad depósito</p>

GRAN ADELANTO RESPECTO AL MODELO ANTERIOR, NO SÓLO EN TECNOLOGÍA HÍBRIDA SINO TAMBIÉN EN CONDUCCIÓN, DINAMISMO Y CONFORT

Vanguardia híbrida



La nueva generación del Toyota Prius sigue la misma tradición de sus predecesores, es decir mejora drásticamente al modelo anterior.

Solamente unas pocas vueltas al histórico circuito japonés de Fuji nos han permitido apreciar lo duro y bien que ha trabajado Toyota en este coche, un modelo que evoluciona la tecnología híbrida del anterior para rebajar sus consumos un 18 por ciento, y estrena la última obra de arte de la marca japonesa, la arquitectura TNGA (Toyota New Global Architecture), base de su futura gama de modelos de mayor difusión.

El nuevo Toyota Prius, que se venderá en España en la primavera de 2016, se adapta perfectamente a cualquier tipo de automovilista, no sólo a los ya convencidos de la tecnología híbrida. Los otros aficionados también sabrán valorar las virtudes de este producto, cada vez más re-

El Toyota Prius lleva camino de convertirse en un coche mítico. Su cuarta generación es completamente nueva y se postula para mejorar en consumo a los diésel más eficaces, ahora en cualquier circunstancia, exhibiendo un particularísimo confort de utilización.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

donde; eso sí, una vez que hayan asimilado su particular estética, sobre todo la del complicado tercer volumen

de la carrocería, porque el frontal resulta en realidad más atractivo de lo que puede parecer en fotografías.

PRECIO		N.D. €
EMISIONES DE CO₂		N.D.
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Eficiencia. Suavidad y progresividad de funcionamiento. Nueva arquitectura. Sonoridad reducida	Visibilidad ¾ posterior. Túnel del tubo de escape ahora más intrusivo. Freno estacionamiento de pedal.	

El estilo exterior de la nueva generación es radicalmente distinto, aun conservando proporciones básicas cercanas a las del anterior Prius. Aparte cuestiones estéticas, la altura del coche es 20 mm menor, así como la posición de conducción, 59 mm más baja y la distancia entre ejes es de 2,70 metros. La visibilidad hacia delante es mucho mejor, gracias a la menor altura del marco inferior del parabrisas y del capó (62 mm). Es la primera de las muchas ventajas de la nueva arquitectura TNGA. En contrapartida, la visibilidad 3/4 posterior sigue siendo limitada, mientras que el suelo en las plazas traseras ya no es tan plano como en el modelo anterior, pues ahora el túnel del tubo de escape es algo más intrusivo. Sigue siendo un 5 plazas, pero la central trasera es incómoda por la dureza del asiento en ese punto. Asimismo, al abatir el respaldo de dicho asien-

to, queda un evidente escalón en la plataforma de carga, al menos en las unidades probadas, con kit antipinchazos debajo. La capacidad del maletero se incrementa en 56 litros, hasta 502 l. Batería del sistema híbrido y depósito de combustible se sitúan bajo el asiento posterior, mientras que la batería auxiliar pasa al vano delantero.

El puesto de conducción prescinde de la prominente y característica consola central, dejando más espacio libre entre los dos ocupantes, que se benefician de unos asientos rediseñados para reducir el cansancio en largos recorridos. Se mantiene el freno de estacionamiento por pedal, poco práctico aunque de uso infrecuente al tener una tecla con similar función en el salpicadero.

La forma en que el Prius coge velocidad es tan progresiva como siempre, sin embargo lo hace desde más bajo régimen, con más decisión y mayor silencio. Se ha evolucionando la gestión del conjunto motor-cambio automático para que la subida de revoluciones del primero sea más proporcional a la ganancia de velocidad, y se han reducido la pérdida del segundo, mejorando mucho la sensación percibida respecto a anteriores híbridos de la casa. También reduce considerablemente el consumo de gasolina; éste aún no ha sido anunciado oficialmente, pero el objetivo ha sido bajarlo un 18 por ciento hasta 3,0 l/100 km en ciclo combinado (2,8 l/100 km en el ciclo japonés JC08), frente a los 3,9 l/100 km del modelo anterior. Y nos dicen que es en carretera donde reside la mayor parte de la mejora. Las emisiones de CO₂ se han reducido igualmente de 89 g/km a 70 g/km.

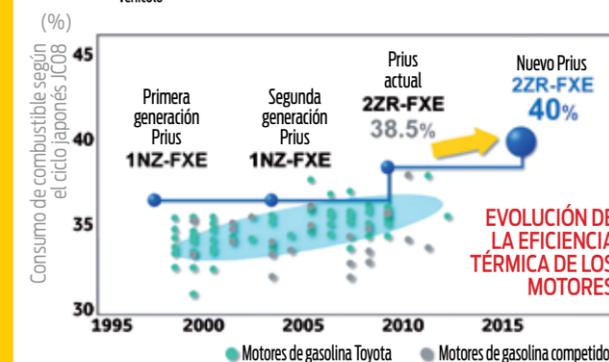
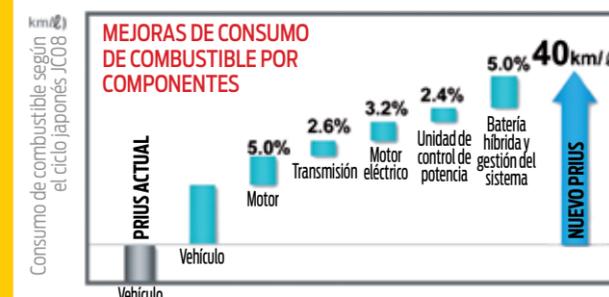
El nuevo Toyota Prius pasa de la noche al día en todo lo referente al chasis, siendo el primer modelo de la marca que utiliza la arquitectura global TNGA, es decir una serie de

TECNOLOGÍA HÍBRIDA Mejoras encadenadas

El motor de gasolina del nuevo Prius sigue siendo el 1.8 VVT-i, denominado 2ZR-FXE, de ciclo Atkinson, pero Toyota lo ha rediseñado completamente (recirculación de gases EGR, combustión y control de detonación, admisión, refrigeración dual y temperatura de trabajo, rozamientos internos...) con destacables resultados en términos de prestaciones, economía de consumo, reducción de peso y de tamaño. Según datos de la marca, su eficiencia térmica del 40 por ciento es la más alta del mercado entre motores de gran difusión.

Los otros componentes del sistema híbrido son ahora considerablemente más pequeños y ligeros, contribuyendo cada uno al objetivo final de rebajar el consumo de combustible. La nueva transmisión ha reducido sus pérdidas un 20 por ciento (gracias a la introducción de nuevos engranajes que abandonan el esquema planetario), permitiendo así reducir la potencia de los motores eléctricos. Sin embargo, la densidad de potencia de los dos nuevos motores-generadores eléctricos es mayor. La unidad de control de potencia ha reducido sus pérdidas eléctricas en un 20 por ciento. Por último, la batería del sistema híbrido, alojada bajo el asiento posterior (como el depósito de

El motor ha sido totalmente rediseñado y ofrece la mejor eficiencia térmica del mercado.



gasolina), puede ser de ión-litio como en la unidad probada (mercado americano) o de hidruro de níquel (mercado europeo)

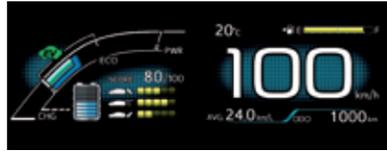


▲ Lo probamos en el Circuito de Fuji, Japón, donde su nueva arquitectura TNGA demostró muy buenas cualidades.

LA CONSOLA COMBINA COLORES EN FUNCIÓN DEL EQUIPAMIENTO



◀▶ Espacio más desahogado en las plazas delanteras con la nueva consola central, rematada en blanco o negro según niveles de equipamiento. Instrumentación, al centro de salpicadero.



▲ Asientos delanteros especialmente estudiados para reducir el cansancio en largas distancias.



Aerodinámica al mejor nivel, Cx de 0,24, con bajos carenados entre otros detalles. Luces de LED delanteras y traseras resaltan el vanguardismo tecnológico del nuevo Prius.

son más pesadas que los ejes torsionales. Dicha suspensión, en colaboración con la rígida estructura, apunta muy buenas intenciones; el comportamiento general es bastante mejor, como también lo es el tacto de la dirección y del freno; el cabeceo de la ca-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	GASOLINA
Cilindrada (cc)	1.798
Potencia máxima/rpm	98 CV (72 kW)/5.200
Par máximo/rpm	14,5 Mkg/3.600
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	72 CV (53 Kw)
Par máximo	16,6 Mkg
Tipo de batería	Hidruro de níquel
Potencia máxima combinada	122 CV (Estimada)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	195/65 R15
Peso (kg)	Desde 1.380
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.540/1.760/1.470
Capacidad del depósito (l)	45
Volumen del maletero (l)	502
De 0 a 100 km/h (s)	10,6
Velocidad máxima (km/h)	180
Consumo (l/100 km)	3,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	70
Precios desde... (euros)	N.D.

rrocería ha disminuido, configurándose de esta manera un producto más satisfactorio y competitivo en todos los sentidos.

Por primera vez en su historia, el Prius existirá también en versión 4 ruedas motrices E-four, con un motor eléctrico trasero que no resta espacio al maletero, destinado a mejorar la capacidad de tracción. El equipamiento se ha enriquecido ampliamente, incorporando, entre otros sistemas, el Toyota Safety Sense: anti-colisión (peatones y vehículos), alerta de cambio de carril involuntario, luces largas automáticas, y control de crucero por radar. En el mercado japonés, el Prius podrá adquirirse con el sistema ITS Connect de comunicación entre vehículos y entre vehículos e infraestructuras, que proporciona información sobre la presencia de vehículos o peatones en puntos ciegos, como cruces o cambios de dirección. En definitiva, un Prius más tecnológico, pero sobre todo más eficiente, dinámico y agradable de utilizar.

el vino que hace
Amigos



TORRE de BARREDA

Torre de Barreda Amigos 2011

Medalla de Oro

Tempranillos al Mundo Multivarietales 2014

Medalla de Oro

Mundus Vini Alemania 2015

conjuntos y subconjuntos que se generalizarán en la futura gama Toyota. Uno de ellos es la suspensión posterior multi-brazo, que sustituye al eje torsional ventajosamente, sobre todo en confort de marcha. El monocasco de la carrocería se ha realizado con profusión de aceros de resistencia ultra elevada (980 Mpa) y estampados en caliente; también tiene un 30 por ciento más de puntos de soldadura. Resultado: la rigidez estructural se ha incrementado nada menos que un

60 por ciento. En la práctica, al circular sobre una zona bacheada a conciencia, pudimos apreciar como el modelo anterior era casi una caja de tortura, mientras que el nuevo la superaba sin vibraciones ni ruidos, fruto también del mayor uso de materiales fonoabsorbentes.

Pese a que los capós son de aluminio y el coche se ha aligerado, el peso total no ha variado prácticamente respecto a su predecesor, ya que las suspensiones multibrazo



RAV4 HYBRID SE OFRECE CON TRACCIÓN DELANTERA Y TOTAL, Y EN ESTE ÚLTIMO CASO EQUIPA DETRÁS UN SEGUNDO MOTOR ELÉCTRICO

Gama completa... y creciendo



Con el lanzamiento del nuevo RAV4 hybrid y de la cuarta generación del Prius, la gama híbrida de Toyota se refuerza aún más, ofreciendo modelos cómodos y eficientes adaptados a las necesidades más variadas.

Un motor eléctrico y uno de gasolina trabajando juntos para ofrecer una experiencia de conducción única con un bajo consumo. Ese es el secreto del sistema híbrido de Toyota, cuyas virtudes se resumen

en tres: potencia, pues sus dos motores cooperan para conducir con seguridad —el motor eléctrico es una fuente de energía extra que no implica más gasto—; poco consumo y mínimas emisiones, porque al

apoyar el motor eléctrico al de gasolina reduce la generación de CO₂ y óxido nítrico; y modo eléctrico, pues por debajo de 50 km/h podemos circular sin emitir gases.

Toyota España ofrece la ga-

ma más amplia de híbridos en el mercado español, con un total de seis modelos, y en 2016 se añadirán la cuarta generación de Prius y el RAV4 hybrid, la variante híbrida del pionero en el segmento SUV.

53.201 HÍBRIDOS TOYOTA VENDIDOS EN ESPAÑA

Toyota España ya ha comercializado en nuestro mercado más de 53.000 híbridos Toyota —sumando Lexus la cifra supera las 68.500 unidades— desde que en 2000 llegara la primera generación de Prius. De las 11 unidades de Prius de aquel año se ha pasado a más de 10.000 híbridos Toyota vendidos en España en los diez primeros meses de 2015. Por modelos, el híbrido más vendido en nuestro país históricamente es el Prius, con 24.181 unidades, situándose después el Auris hybrid, con 19.644 unidades, y el Yaris hybrid, con 7.990 unidades. Se añaden, además, las 1.253 unidades del Prius+ y las 133 del Prius plug-in hybrid. La cuota de mercado de los híbridos en el total de ventas de Toyota España ha crecido exponencialmente, pasando del 0,05% del 2000 al 11,25% en 2010, llegando a un 26,4% en lo que va de 2015.



TOYOTA YARIS HYBRID

El Yaris hybrid, dotado de la mecánica 1.5 HSD con transmisión continuamente variable de forma eléctrica e-CVT, es el híbrido más asequible: con acabado City se ofrece ahora por 14.190 euros, o 150 euros al mes. Gasta de media 3,3 l/100 km, y sólo 3,1 litros en ciclo urbano, mientras que las emisiones CO₂ son de 75 g/km y las de óxidos nítricos se quedan en 0,006 g/km. Asocia un motor VVT-i de cuatro cilindros y 75 CV a uno eléctrico de 45 kW para rendir en total 101 CV, con los que acelera de 0 a 100 km/h en 11,8 segundos. Se mueve ágilmente por ciudad gracias a sus 3,95 metros de largo y su radio de giro de sólo 4,8 metros, y presume de maletero —286 litros— y de aerodinámica: Cx de 0,286.



TOYOTA AURIS HYBRID

El actual 'best seller' de los híbridos de Toyota en España está más al alcance que nunca: en versión Business cuesta 18.000 euros, o 190 euros al mes. Gasta de media 3,5 l/100 km y brilla por sus bajas emisiones: 79 g/km de CO₂ y 0,0058 g/km de óxido nítrico. Su motor 1.8 de gasolina con 99 CV y el propulsor eléctrico de 60 kW generan una potencia combinada de 136 CV, que le sirve para alcanzar 180 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos. Mide 4,33 metros, tiene un maletero de 360 litros, anuncia un índice aerodinámico Cx de 0,28 y está disponible con niveles de equipamiento Business, Active, Feel! y Advance.



TOYOTA AURIS HYBRID TOURING SPORTS

A las ventajas del Auris hybrid en términos de prestaciones, ahorro y bajas emisiones se unen aquí las derivadas de su práctica carrocería de 4,59 metros, que ofrece un maletero de 530 litros con las cinco plazas en uso. Con acabado Business tiene ahora un precio de 18.950 euros, o 205 euros al mes. Gasta 3,5 l/100 km de media y tiene unas emisiones de CO₂ de 81 g/km gracias a la combinación del motor 1.8 de gasolina y el propulsor eléctrico de 60 kW. Son 136 CV en total con los que alcanza 175 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 11,2 segundos. También permite elegir entre cuatro acabados: Business, Active, Feel! y Advance.



TOYOTA PRIUS, PRIUS+ 7 PLAZAS Y PRIUS PLUG-IN

El Prius ofrece una mecánica híbrida de 136 CV que se traduce en un compromiso ideal entre prestaciones, consumos y ecología, pues alcanza 180 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos, pero gasta sólo 3,9 l/100 km y emite 89 g/km de CO₂. Valores a los que contribuye su excepcional aerodinámica: Cx de 0,25. Mide 4,48 metros y tiene un maletero de 445 litros ampliable a 1.120 si abatimos la segunda fila. El Prius ECO

se ofrece ahora por 21.875 euros, o 290 euros al mes.

Toyota ofrece también el Prius+, monovolumen de 4,64 metros que con sus siete plazas en uso reserva 200 litros para equipaje, capacidad que crece a 505

litros abatiendo las dos últimas plazas. Gasta 4,1 l/100 km, emite 96 g/km de CO₂ y alcanza 100 km/h en 11,3 segundos. Se ofrece en versiones Eco, Advance y Executive.

En cuanto al Prius plug-in, representa el siguiente nivel, pues asocia el 1.8 de gasolina a un motor eléctrico y una batería de mayor potencia que permiten circular 25 kilómetros en modo eléctrico. El resultado, gasto medio de 2,1 l/100 km y emisiones de 49 g/km.





SOBRESALIENTE EN SEGURIDAD SUPERB, YETI, OCTAVIA Y FABIA RECIBIERON LAS 5 ESTRELLAS DE EURONCAP. CITIGO Y RAPID, TAMBIÉN

Una familia bien renovada

Skoda conmemora los 120 años de historia de la compañía y el 110 aniversario del inicio de la producción de vehículos. La doble celebración llega cuando la gama del fabricante checo es más sólida y variada. Cinco modelos representativos nos sirven para tomar el pulso a su nueva era.

Fotos: Bryan Jiménez / Álvaro G. Martins

Los más de 17 millones de automóviles producidos por Skoda y su compañía predecesora, Laurin & Klement, dicen mucho del potencial del

fabricante checo, que vuelve a presumir del esplendor de tiempos pasados, cuando Skoda llegó a ser una de las firmas más reputadas del sector.

La empresa vive ahora el inicio de una nueva era mar-

cada por un lenguaje de diseño innovador que alcanza su máxima expresión en la tercera generación del Superb, buque insignia de Skoda que también constituye su escaparete en términos de tecnología

—adopta innovadores sistemas de confort y seguridad, más lo último en conectividad—, de funcionalidad —a una amplitud récord en su clase asocia 29 soluciones ‘Simply Clever’ que hacen la vida más fácil al conductor y los pasajeros— y de eficiencia, pues adopta motores hasta un 20% más potentes y despunta por ahorro —el GreenLine gasta 3,7 l/100 km— y bajas emisiones.

Por ser una de las marcas que más y mejor ha progresado en los últimos años, Motor 16 realiza un repaso de su actual gama a través de sus cinco productos más sorprendentes, que van desde el citado Superb al también nuevo Fabia, pasando por los prácticos ‘aventureros’ Yeti y Scout, o el deportivo Octavia RS 230.



Skoda **Fabia**

Amplio, práctico e inteligente

Reconocido este año con el codiciado premio ‘Red Dot Award’ al Diseño de Producción, el Fabia destaca por un diseño más emocional que las dos generaciones precedentes al aplicar el nuevo lenguaje de diseño de la marca. Además, es extremadamente ecológico, marca referencias en funcionalidad y ofrece tecnología propia de clases superiores.

Gracias a la reducción de peso —se logra un mínimo de 980 kilos—, a las mejoras aerodinámicas y a la eficiencia de los modernos motores —cuatro de gasolina y tres diésel—, los

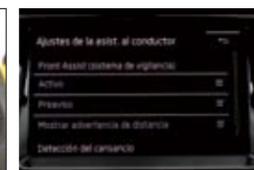
valores de consumo y emisiones del nuevo Fabia son hasta un 17% inferiores a los del modelo anterior, con un valor récord de 3,1 l/100 km de gasto y emisiones de CO2 de 82 g/km en el caso del Fabia GreenLine 1.4 TDI de 75 CV.

Brilla también el modelo de Skoda por amplitud y practicidad, pues aunque es 8 mm más corto que antes ofrece un habitáculo con más longitud interna y mayor anchura tanto delante como detrás. Y el maletero, con 330 litros ampliables a 1.150, es el más grande del segmento. Además, el Fa-



▲ Maletero de 330 litros, el mayor de su clase. Y en el Combi son 530.

bia ofrece 19 soluciones ‘Simply Clever’: desde un rascador de hielo en la tapa del depósito de combustible hasta un soporte en la consola central para guardar el teléfono, pasando por un hueco específico para el chaleco de emergencia o una papelerita en la puerta del conductor, y espacio hasta para siete botellas. Y ofrece la tecnología MirrorLink, que permite que las ‘apps’ de los smartphones se muestren en la pantalla central, o SmartGate, que transfiere datos del vehículo —consumo, velocidad media...— al teléfono móvil.



▲ Equipa de serie freno multicollisión, integrado en el ESC, y ofrece detector de fatiga y Front Assistant con frenada de emergencia en ciudad. EuroNCAP le concedió la máxima nota.





PRIMERO CON 'VAQ' DE SERIE EL DIFERENCIAL DE DESLIZAMIENTO LIMITADO, PRUBADO EN COMPETICIÓN, MEJORA EL DINAMISMO EN CURVA



Skoda **Octavia RS 230**



Skoda **Scout**

Más deportivo que nunca

La denominación RS representa los éxitos de Skoda en la competición, y fue usada por vez primera en 1974. En el año 2000 llega la primera generación del Octavia RS, y desde entonces la firma checa ha entregado más de 165.000 unidades de sus Octavia RS, destacando las 58.000 unidades vendidas desde 2013 de la tercera generación, la más completa al asociar las carrocerías berlina y Combi a los motores 2.0 TDI de 184 CV y 2.0 TSI de 220 CV, y a las transmisiones manual y automática DSG de doble embra-

gue. Además, Skoda acaba de anunciar la versión con tracción a las cuatro ruedas y cambio DSG del Octavia RS 2.0 TDI 184 CV, aunque la máxima expresión de la familia es, sin duda, el Octavia RS 230, serie especial cuya denominación obedece a la potencia de su mecánica 2.0 TSI, que da como resultado el Octavia más rápido de todos los tiempos: con el cambio manual de seis marchas acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y alcanza una velocidad punta, autolimitada, de 250 km/h. Sus 230 CV, además, pueden



▲ De serie, asientos deportivos RS en negro con detalles rojos.

vincularse también al cambio DSG de seis velocidades.

El Octavia RS 230 es el primer modelo de Skoda que monta de serie el diferencial VAQ, que optimiza la tracción en curvas al enviar hasta el cien por cien de la potencia a una de las ruedas delanteras, y equipa la suspensión deportiva rebajada 15 milímetros y las llantas de aleación Xtreme de 19 pulgadas. La personalización exterior se completa con el paquete de diseño negro o los escapes Sport, mientras que el interior también exhibe mayor deportividad.

◀▶ La insignia RS de la zaga es un 15% más grande y se identifica con una 'V' negra. En la vista posterior destacan también los escapes Sport. El conductor puede elegir entre varios programas de conducción o personalizarlos.



Todocamino para la aventura

El Scout acentúa su imagen 'off road', pero su filosofía aventurera va más allá de un aspecto robusto. La altura al suelo, por ejemplo, se ha elevado hasta los 171 milímetros, 31 más que en el Octavia normal, y trae de serie el paquete para malas carreteras con protección adicional para los bajos, así como las llantas de aleación de 17 pulgadas con neumáticos 225/50 R17. Fuera del asfalto aprovecha sus mayores ángulos de movilidad —el de ataque, de 16,7 grados, y el de salida, de 13,8 grados—, pero también su arse-

nal tecnológico, donde encontramos la quinta generación del embrague Haldex, 1,4 kilos más ligero que el anterior y que distribuye la potencia entre las cuatro ruedas según las condiciones, además de calcular continuamente el par ideal. Además, el bloqueo electrónico del diferencial EDL permite poner en marcha el coche a baja velocidad aunque apenas haya adherencia, y el control de estabilización electrónico ESC se puede ajustar para adaptarse a situaciones específicas de la conducción con sólo pulsar un botón.



▲ Entre las prácticas soluciones Simply Clever figura la toma de corriente de 230 voltios.

ble embrague DSG y tracción 4x4, que gasta sólo 5,1 l/100.

El Scout es tan amplio como el Octavia Combi, tanto por sus cinco cómodas plazas como por un maletero de 610 litros que, abatiendo la segunda fila, llega a 1.740 litros. Y si abatimos el asiento del acompañante podemos transportar objetos de 2,92 metros. Útiles soluciones 'Simply Clever' y asistentes de seguridad innovadores —freno multicolidión, Front Assist y Lane Assist, alerta de fatiga, freno de emergencia en ciudad...— completan un conjunto que anima a viajar.

Tres motores más potentes, y hasta un 20% más ecológicos, forman la gama, destacando el estreno del 2.0 TDI de 184 CV con cambio de do-



◀▶▶ El cambio DSG se combina con la tracción total y el motor 2.0 TDI de 184 CV. El maletero cubica 610 litros, y la distancia al suelo se ha elevado hasta 171 milímetros.





CAMPERO DE VERDAD EL YETI COMBINA UNA ALTURA AL SUELO DE 18 CENTÍMETROS Y LA TRACCIÓN TOTAL ELECTRÓNICA CON HALDEX 5



Skoda Yeti



Skoda Superb

El SUV que se atreve con todo

Renovado a fondo en 2014, el Yeti representa una alternativa única en el segmento de los SUV compactos por su robusto aspecto todoterreno y por una funcionalidad ejemplar gracias a las soluciones 'Simply Clever', a los asientos traseros VarioFlex y al amplio maletero. Pero también único por el óptimo rendimiento dentro y fuera del asfalto, y por sus tecnologías innovadoras. Comenzando por esto último, en el Yeti encontramos, bien de serie o en opción, faros bi-xenón o luz diurna integrada tipo LED, faros antiniebla

delanteros con función de iluminación en curva, control de presión de neumáticos, asistente de arranque en pendiente, sistema KESSY de cierre y arranque sin llave, asistente óptico de aparcamiento con cámara posterior o la última generación del asistente de aparcamiento automático, que permite aparcar marcha atrás, en paralelo, y hasta salir del estacionamiento.

En cuanto al rendimiento fuera de carretera, superior al habitual, juega a favor su altura libre –18 centímetros–, la agilidad frente a obstácu-



▲ El sistema de asientos traseros VarioFlex optimiza la versatilidad.

los –19 grados el ángulo de ataque y 32 el de salida– o la función 'Offroad', que en aceleración y frenada adapta la respuesta de los sistemas de asistencia a los terrenos escabrosos: el Hill-Hold nos ayuda al iniciar la subida por una pendiente, el control de tracción ASR permite que las ruedas patinen más en zonas poco sólidas, el bloqueo del diferencial EDL responde antes, el asistente en bajada fija una velocidad constante frenando las ruedas, y varía el reglaje del ABS para crear 'efecto cuña' y acortar las frenadas.



▲▲ Con cinco plazas en uso, el maletero oscila entre 416 y 510 litros. Y alcanza los 1.760 abatiendo todo. El modo 'Offroad' incrementa la seguridad lejos del asfalto.



Clase 'premium' al mejor precio

El nuevo Superb lleva sólo unos meses en el mercado y ya acumula reconocimientos de todo tipo. Por ejemplo, el proveedor de servicios EurotaxGlass's le designó como el mejor modelo en valor residual dentro de su segmento para Alemania, Italia, Francia o España, con entre el 49 y el 40 por ciento del precio de compra tras tres años de uso o 90.000 kilómetros. Y EuroNCAP le concedió la máxima nota, cinco estrellas, en base a su idónea protección de ocupantes y a sus innumerables e innovadores asisten-

tes de seguridad, ofrecidos de serie en muchos casos: freno multicolisión, Front Assist con frenada de emergencia en ciudad, diferencial XDS+, control de presión de neumáticos, sensor de ángulos muertos, control de cruceo adaptativo, detector de fatiga, reconocimiento de señales de tráfico, sensor de cambio involuntario de carril Lane Assist y un largo etcétera. Además, el buque insignia de Skoda es el primer coche de la marca en disponer del sistema de iluminación Smart Light Assist, del Dynamic Chasis Control DCC



◀ La capacidad del maletero del Superb es récord en el segmento: 625 litros. Y el Superb Combi va más allá con sus 660 litros, ampliables a 1.950. Sus precios, desde sólo 24.990 euros.

con selector de modo de conducción, del climatizador de tres zonas o del portón trasero eléctrico con apertura por movimiento del pie.

El nuevo Superb también marca registros brillantes en cuanto a ahorro y ecología:

gracias a los modernos motores EU6 –un gasolina de 150 CV y tres diésel TDI con 120, 150 y 190 CV–, a la reducción de peso de hasta 75 kilos y a las mejoras aerodinámicas, el nuevo Superb consume y emite hasta un 30% menos.



▲▲ El espacio para las piernas en las plazas traseras es sorprendente. Lo mismo que la dotación tecnológica, pues ofrece lo mejor en conectividad, confort y seguridad.

el puntazo

La guerra de los precios del seguro ha acabado y vienen tiempos en los que se incrementarán las pólizas.

La subida en los diez primeros meses del año de más del 5% del precio medio de las pólizas a terceros y terceros ampliados mantiene el camino iniciado por el sector a finales de 2014. Acabada la crisis y después de más de seis años de descensos, se prevé un aumento de precio, que rondará el 6% en 2016, tanto por el incremento de la siniestralidad (más desplazamientos y más matriculaciones) como por la entrada en vigor del nuevo baremo de indemnizaciones, aumento de gasto que las aseguradoras cargarán en parte a sus clientes, según el análisis del portal Kelisto.es.

en breve

► **TARJETA ELÉCTRICA.** - Los coches, furgonetas y camiones de nueva matriculación no tendrán tarjeta en papel de las características técnicas de los vehículos (ITV). Esa tarjeta ya es electrónica.

► **INTELIGENCIA ARTIFICIAL.** - 1.000 millones de dólares (934 millones de euros) harán realidad el Toyota Research Institute (TRI), la nueva empresa de la marca japonesa dedicada a la inteligencia artificial.

► **TRANSPARENCIA PSA.** - La ONG Carbon Disclosure Project reconoce la transparencia y calidad de información medioambiental de PSA Peugeot Citroën, tras la auditoría de los datos aportados por la compañía.

► **DISCAPACITADOS.** - Para evitar las dificultades de estos usuarios en el pago de peajes, tendrán un 66% de rebaja en el coste del mantenimiento del VIA-T.



DESARROLLADO EL MARCO LEGAL QUE PERMITE LAS PRUEBAS DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS EN ESPAÑA

El coche sin conductor, cada día más cerca

'Conducir' mientras se lee el periódico o se trabaja con el ordenador ha dejado de ser una utopía para convertirse en una realidad cada vez más cercana. Se trata de una tecnología con la que están comprometidos cada vez más fabricantes de coches, componentes o tecnología y que impulsan

organismos nacionales y la Comisión Europea, por su positiva influencia en el descenso de la siniestralidad. Con ese objetivo, la Dirección General de Tráfico ha creado un marco regulador, que propicia las pruebas en calles y carreteras abiertas al tráfico. La iniciativa, que convierte a España en uno

de los primeros países que apuestan por esa nueva forma de movilidad, contempla la autorización para fabricantes de vehículos autónomos, laboratorios, universidades, consorcios, carroceros o fabricantes e instaladores de esa tecnología. El ámbito de la autorización es nacional, aunque

se establecerán tramos de vías urbanas e interurbanas en los que se podrán realizar las pruebas y habrá una clasificación en función del nivel de automatización de los vehículos, que mejoraran la movilidad haciéndola más segura y sostenible. Las autorizaciones se concederán por un máximo de dos años, prorrogables en los mismos periodos de tiempo. La iniciativa ha sido bien recibida por todos cuantos ensayan con modelos autónomos, especialmente por

Volvo, que no ha tardado en ofrecer su colaboración a la Administración española, aportando la marca sueca la gran experiencia que lleva acumulada en este campo, con el objetivo de conseguir una movilidad más segura y sostenible.

Mucho menos ha tardado PSA Peugeot Citroën en aprovechar la normativa, para recorrer el pasado 23 de noviembre con un prototipo en modo autónomo los 599 km que separan sus plantas de Vigo y Madrid.



▲ Para poner a prueba sus vehículos autónomos, Ford ha elegido el simulador MCity, un entorno urbano creado por la universidad de Michigan en el que se pueden comprobar sin peligro y en un amplio abanico de situaciones las tecnologías y soluciones que harán realidad el coche sin conductor. La elección convierte a Ford en el primer fabricante de automóviles que elige tan realista entorno para avanzar en esa autonomía.

Cambios Salidas y llegadas

Martin Winterkorn, presidente de VW hasta que estalló el escándalo de las emisiones y también forzado a dejar la presidencia de Holding-Porsche, abandona la presidencia del consejo de vigilancia de Audi, que había mantenido. También se va el responsable de Recursos Humanos y Organización del grupo, **Horst Neumann**. En incorporaciones resalta el fichaje



▲ Johann Jungwirth.

de **Johann Jungwirth** para encargarse de la estrategia de digitalización del consorcio VW, un área que se quiere reforzar «fuertemente» con la llegada de este alto directivo que procede de Apple. Otros cambios en la corporación alemana son la llegada de **Berhard Maier** a la dirección de Skoda y de **Henrik Henriksson** a la presidencia de Scania. Por su parte, **José María Pujol** deja la presidencia de Sernauto (fabricantes de equipos y componentes) tras ocupar veinte años ese cargo.

VW en USA Recomprar en lugar de reparar

Mientras que la UE amplía hasta finales de diciembre el plazo dado a VW para aclarar los modelos y número de unidades afectadas por la manipulación de emisiones de CO₂, la filial estadounidense estudia recomprar los coches en lugar de repararlos. Lo complicado de reparar el software manipulado apunta hacia esa solución, al menos para una parte de las unidades afectadas, presumiblemente los vehículos de las generaciones más antiguas.

EuroNCAP Los sistemas de detección de peatones entran en la calificación

Con la llegada del nuevo año llega también a las valoraciones de EuroNCAP la eficacia de los sistemas de frenado autónomo de emergencia (AEB) en la protección de peatones. Se evaluará la respuesta ante un adulto caminando, un adulto corriendo y un niño que llega de improviso y la buena nota requiere evitar el impacto a 40 km/h y bajar, al menos, a esa velocidad en el momento del golpe cuando se circule a 60 kilómetros por hora.



la frase

José Manuel Machado. Presidente de Ford España



«Nos preocupa que el diésel se demonice y se critique, porque es una forma de conseguir que las emisiones de CO₂ sean muy aceptables cuando las cosas se hacen bien. Es una de las tecnologías por las que tenemos que seguir apostando».

Suzuki España Una gama renovada para aumentar un tercio las ventas



La renovación de la gama, tener un modelo de coche para dar respuesta a cada tipo de usuario y la apertura de 14 nuevos concesionarios durante el próximo año para unirse a los 58 que configuran en la actualidad la red comercial de Suzuki España son las bases en las que se asienta la previsión de la filial española de aumentar un tercio sus ventas el próximo año. Se llegaría a las 3.600 unidades en el año fiscal (de marzo a marzo) para alcanzar las 4.400 en el siguiente ejercicio. Un objetivo que no parece difícil de conseguir tras cerrar los diez primeros meses de 2015 con 2.753 matriculaciones, que suponen un +30,7% interanual.



Fundación Línea Directa Mujer conductora y hombre copiloto, dueto perfecto

La influencia del copiloto en la seguridad vial centra el estudio de la Fundación Línea Directa, que destaca como «más letal» la combinación hombre/hombre, frente a la pareja mujer al volante y hombre a la derecha, que es la que menos peligro entraña. El análisis de los más de 255.000 accidentes con víctimas realizado también destaca que el riesgo se reduce notablemente cuando el conductor no va solo (hasta un 35% menos accidentes).

Emisiones Luz verde a los test de carretera

La Comisión Europea, que estudia intensificar su presencia en los procesos de homologación de vehículos, ha aprobado las primeras normas que regularán las pruebas de medición de los gases contaminantes en conducción real, como complemento de las que se

realizan en laboratorio. Con una función de supervisión, puesto que no serán vinculantes y no influirán en la aprobación de nuevos modelos, los test se comenzarán a realizar a partir de enero de 2016. La legislación será definitiva en septiembre de 2019, cuando en los controles de carretera solo se podrá superar en un 50% los 80 mg/km de óxidos de nitrógeno (NOx) tolerados en las pruebas de laboratorio.



2016 saldrán 300.000 coches de la factoría palentina. No menos importante es la planta de Valladolid, convertida en referente mundial y proveedora de casi la mitad de los motores que montan los vehículos del grupo, pues se hacen 1,5 millones de unidades al año.

Caso Volkswagen

Modelos 2016 que emiten más CO₂ del declarado



AUDI	
A1	A1 Sportback



SEAT	
Ibiza	León
Ibiza Sport Tourer	León SC
Toledo	León Sport Tourer



SKODA	
Fabia	Octavia
Fabia Combi	Octavia Combi
Rapid	Superb
Rapid Spaceback	Superb Combi



VOLKSWAGEN	
Polo	Golf Sportsvan
Tiguan	Touran
Jetta	CC
Siroco	Passat
Golf	Passat Variant
Golf Cabrio	Caddy
Golf Variant	T6

1.000 millones de euros menos en 2016 VW anuncia un recorte de inversión que no afecta a España

El ajuste anunciado ha llegado con la rebaja a 12.000 millones de euros en las inversiones de 2016 (1.000 millones menos de lo previsto). Lo concretaba Matthias Müller, el consejero delegado y presidente del Grupo Volkswagen, asegurando que se mantendrán los planes que están en marcha, lo que supone que no se tocarán los 4.200 millones comprometidos con España. Tampoco se abandonarán los nuevos productos y se apostará por el desarrollo de vehículos propulsados por energías alternativas, incrementando en 100 millones el gasto previsto para estas tecnologías y priorizando la electrificación de las marcas VW, Audi y Porsche. Lo que sí se paralizará es el nuevo centro de diseño en Wolfsburg (Alemania) para el que había 100 millones de euros o la cabina de pintura prevista en la factoría de México.

Ensayos en circulación y laboratorio Industria revisará las emisiones

Para acabar con las incertidumbres y contribuir a la investigación europea, bajo las recomendaciones de la Comisión, el Ministerio de Industria verificará, a partir de la primera semana de diciembre, las emisiones de CO₂, NOx y otros contaminantes en vehículos Euro 5 y 6 homologados en España. La selección se hará en función de la penetración de los modelos en el mercado nacional.



◀ José Francisco Fernández Mena al volante del Citroën C4 Cactus rojo con el que realizó el recorrido entre Madrid y Ávila. Un recorrido que se saldó con un espectacular dato: 4,8 l/100 km de consumo medio, solo una décima más que el consumo medio que homologa Citroën.

« Citroën Cactus, el coche que mira por tu bolsillo »

José Francisco Fernández Mena

Vaya por delante que soy un apasionado del mundo del automóvil, acudo cuando puedo a cualquier evento, he estado recientemente en el Salón de Fráncfort, me sentí como un niño en un parque de atracciones.

Comenzamos el día con una breve presentación, me veo rodeado de periodistas de Motor 16, la ocasión es única, podré intercambiar experiencias con profesionales con una larga y reconocida trayectoria, el periodista que me va a acompañar en el coche es Andrés Mas, he leído algún artículo de él.

Primero nos explican cómo va a ser la prueba, un recorrido de Madrid a Ávila con un poco de todo, autovía de circunvalación, carreteras secundarias y por último un puerto, el reto es complicada-

Cuando me comunicaron que había sido agraciado para realizar esta prueba fue para mí un premio y a la vez un reto, el resultado no pudo ser más gratificante y sorprendente.

pero a la vez apasionante. Llega mi primera sorpresa, la prueba la íbamos a hacer con tres C4 Cactus con motorización gasolina, 3 cilindros y 1.2 c.c. de cubaje con cambio manual. No salgo de mi asombro, esperaba una motorización diésel, he de confesar que tenía una idea negativa de este tipo de motores de 3 cilindros, los relacionaba con poca potencia, alta rumorosidad y un cierto traqueteo del motor al ralentí, no podía estar más equivocado.

Tras una breve sesión de fotos nos disponemos a salir,

aquí mi sorpresa crece al poner el contacto y arrancar; no salgo de mi asombro, el motor no suena, hay que afinar el oído para escucharlo, vibraciones cero, no me lo puedo creer. Los asientos los noto algo blandos y echo de menos algo más de sujeción lumbar, me veo más alto que en un coche convencional, da sensación de más seguridad, más amplitud visual. Noto mucha luz interior debido al techo panorámico, se agradece.

Salimos, intento ser suave con el cambio y que mi pie derecho sea una pluma con el

acelerador, noto suavidad y a poco que exprimes un poco las marchas el coche responde con agilidad, el motor es elástico, me sigue sorprendiendo este tres cilindros, sin duda el turbo ayuda y mucho, el bajo peso del coche también es un factor importantísimo, percibes agilidad y respuesta rápida del motor.

El tráfico es fluido, primera indicación importante de mi compañero Andrés Mas, hay que anticiparse a las condiciones de tráfico, guardar distancias de seguridad, no apurar marchas, evitar frenadas innecesarias, brusquedades, acelerones etc., son todo beneficios, seguridad vial, consumos, cuidamos el medio ambiente y el estado de nuestro vehículo.

Las primeras sensaciones al volante son buenas, noto

una dirección muy precisa. El primer tramo tiene subidas y bajadas y alguna curva cerrada, intento aprovechar al máximo la inercia del coche, siempre a velocidades legales y teniendo en cuenta que hay que adaptarse al tráfico, los consumos medios me parecen excepcionales, veo medias de 4,6 y 4,5 l/100, por debajo del consumo homologado, no salgo de mi asombro, decido dedicarle al Cactus una pequeña frase que me viene a la cabeza. «Citroën Cactus, el coche que mira por tu bolsillo».

La suavidad es el denominador común, cambio de marchas lo menos posible, todo va conforme a lo previsto o aún mejor, por un momento vemos un consumo medio de 4,4 l/100, increíble, un consumo ridículo, impensables no ha-

ce mucho tiempo estos consumos en un coche de gasolina; confirmo mi teoría, el Cactus, mira mucho por tu bolsillo. Dejamos la M-40 y tomamos la carretera M-501, aquí ya la circulación es más densa, nos dirigimos a la primera parada en la presa del río Alberche.



▲ Para un apasionado de los coches como yo, esta prueba ha sido un premio y un reto... Y el resultado muy gratificante.

Los consumos siguen siendo excepcionales, sabemos que lo peor está por venir, un puerto, carreteras sinuosas, rotondas, etc. Se acaba la autovía y comienzan las dificultades, ya dependes mucho de la circulación, llegamos a la primera parada técnica, una sesión de fotos e intercambio de opiniones, eso sí, ninguno hablamos del consumo, 'top secret' (4,5 l/100).

Emprendemos de nuevo la marcha y nos encontramos con rotondas, subidas, curvas, muchas curvas, el consumo medio sube a 4,7 l/100, lógico. El paisaje es maravilloso, comenzamos a subir

el puerto, nos encontramos con dos camiones por delante, hay que hacer malabares para contener los consumos, 5,0 y 5,1 l/100, lo sigo viendo bajísimo a pesar de las dificultades, por fin a media subida hay un carril doble para vehículos lentos, es nuestra oportunidad, ya hay que rebasar tres camiones, apuro algo las marchas y los conseguimos adelantar. El coche en cuarta y quinta sube bien, va desahogado, la verdad es que se desenvuelve con soltura.

Coronamos el puerto y toca bajar, nos dejamos llevar, la media de consumo empieza a bajar con rapidez, divisamos ya cerca las murallas de Ávila, el coche cumple por encima de la expectativas, llegamos a la entrada de Ávila y al final de la prueba. Hay incertidumbre y curiosidad, llega el veredicto, mi consumo 4,8 l/100 y mis compañeros 4,7 y 5,0 l/100: ¡¡Espectacular!! El coche y su conjunto son muy equilibrados, tiene todas las virtudes para ser un super-ventas.

Todos los días se aprende algo y a mí este Cactus me ha demostrado que mira por el bolsillo de sus compradores.



Diferencias a la vista

Se llaman DriveSafe y mejoran la visión cuando no estamos bajo una luz perfecta. Su efecto se nota y agradece especialmente cuando vamos sentados al volante, porque la diferencia en nitidez de los contornos, cálculo de distancias y reducción del deslumbramiento es claramente apreciable cuando cambiamos a estas lentes especialmente desarrolladas para hacer más cómoda y segura la vida del conductor en situaciones delicadas de luz o condiciones atmosféricas adversas, sin dejar de ser idóneas para la vida diaria.

No es un tinte del cristal o una pantalla protectora. Es una lente adecuada para mejorar la visión del conductor en condiciones adversas, con cualidades que la convierten en «un importante equipamiento de seguridad para el coche», como resalta la marca.

Desarrolladas por Zeiss y avaladas por la trayectoria y amplia experiencia del líder mundial en el campo de la óptica y la optoelectrónica han llegado al mercado las DriveSafe, unas lentes de última generación, que remedian en gran medida las dificultades al volante de los que utilizamos gafas cuando baja la luminosidad o las condiciones

INVESTIGACIÓN: VALIOSOS COLABORADORES

Conocer hacia dónde mira el conductor es un dato fundamental para diseñar una lente con ese plus especial, que hace la conducción más segura y relajada. Un desarrollo que también requiere valorar las necesidades en diferentes condiciones de luz y saber con exactitud los efectos del deslumbramiento y el resplandor en el ojo. Dos búsquedas en

las que Zeiss ha contado con dos grandes colaboradores: el instituto de investigación e ingeniería automotriz y motores de vehículos de Stuttgart, FKFS, y el líder mundial de tecnologías de iluminación para coches Hella. Más de 40 conductores circulando en un entorno real y vigilados por seis cámaras

permitieron comprobar que el 97 por ciento del tiempo fijamos la vista en la calzada y en los objetos que se mueven a distancia, quedando tan solo un 2 por ciento para echar una ojeada al tablero de instrumentos, mientras que el 1 por ciento restante se reparte entre los retrovisores. Pero los lectores de movimiento de ojos y cabeza utilizados

permitieron también comprobar que los usuarios de lentes progresivas (adaptadas para distancias cortas y largas) mueven más la cabeza para acomodar el ojo a la lente que los que llevan lentes monofocales. Cambio de enfoque de lejos a cerca que convierte en esencial una buena visión dinámica. También se comprobó que el objetivo más

cercano que ve el conductor está entre 50 y 75 centímetros de sus ojos, lo que impone una lente de visión intermedia amplia y que la zona diseñada para una visión muy de cerca está virtualmente inutilizada. Además, como ojos y cabeza interactúan coordinados es importante contar con campos de visión que minimicen los movimientos de cabeza.

atmosféricas no son buenas. No en vano, proporcionar un producto de todo uso con altas cualidades para mejorar la visión cuando más falta hace, fue el objetivo marcado al iniciar el proyecto.

Animados por el hecho de que el 83 por ciento de los que necesitamos gafas usamos el coche y que el 72 % estamos interesados en una solución capaz de mitigar las inseguridades que aparecen cuando llueve (lo confiesa el 94%), va cayendo el día (88%), es de noche (76%) o hay niebla (74%), el grupo Vision Care se embarcó en la tarea de conseguir esa lente que maximizara la seguridad de los conductores que utilizan gafas, sin perder eficiencia en su utilización cotidiana.

Dos años ha costado dar respuesta a los retos que marcan claras diferencias con los productos existentes. Tres retos derivados de los estudios

TRES ELEMENTOS CLAVE



LUMINACE DESIGN

Tecnología que tiene en cuenta el tamaño de la pupila, que se agranda cuando hay poca luz.

DURAVISION DRIVESAFE

Tratamiento antirreflectante especial, que mejora la sensibilidad al contraste y reduce la percepción del deslumbramiento.

ZONA DE VISIÓN

Se optimizan las lentes progresivas con un diseño que proporciona una visión clara, natural y relajada en todas las distancias; se amplía hasta un 43% la zona intermedia y hasta un 14% la lejana, facilitando el cambio de enfoque entre cuadro, espejos y carretera.



EN PRIMERA PERSONA Se nota, se nota

Los beneficios de las DriveSafe empiezas a notarlos en los interiores con poca luz, apreciando mejor el contorno de los objetos, pero fue en la calle, de noche, con lluvia y metida en un atasco cuando mejor pude comprobar las diferencias con mis gafas tradicionales.

No es que los deslumbramientos desaparezcan por completo o que los halos de intermitentes, farolas o semáforos dejen de existir, pero sí es cierto que su tamaño se reduce y molestan menos, especialmente cuando llueve y el agua extiende esa molestia al asfalto mojado. Todo ello sin que ese mitigar deslumbramiento y reflejos afecte a la percepción del entorno, un entorno del que desaparecen elementos con otras soluciones, como pudimos comprobar en la presentación de las nuevas DriveSafe. Lo que no puedo asegurar, por ser difícil de medir, es que se alcance el 64 por ciento en la reducción del deslumbramiento que provocan los faros de otros coches, como asegura la marca.

Pero sí puedo confesar que con las nuevas gafas también me encuentro más cómoda en un túnel al mirar de frente o comprobar los retrovisores, porque el reflejo de luces traseras y faros no me resulta tan molesto. Y si se trata de los últimos momentos del atardecer, cuando la luz está a punto de desaparecer, mi sensación es que se perciben mejor las distancias, otro de los puntos que el fabricante ha puesto gran empeño en conseguir.

En cuanto a los campos de visión cerca/lejos, por ser usuaria de monofocales no puedo aportar una vivencia propia, aunque los que las han probado aseguran que son unas excelentes bifocales para conducir, una vez adaptados a la nueva posición de las zonas graduadas para ver de cerca.



Ver mejor en condiciones de poca luz aumenta la seguridad y hace más cómoda la conducción. Las nuevas Zeiss contribuyen a ello.

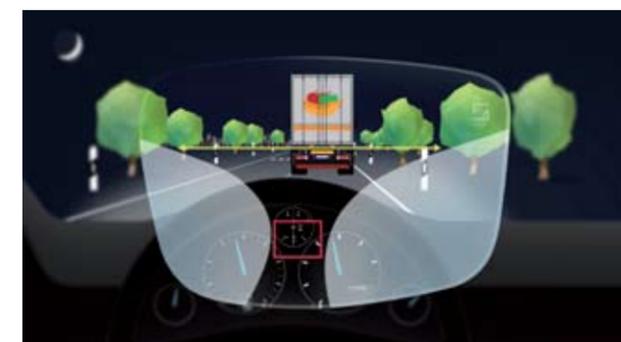
realizados para conocer con exactitud el comportamiento visual que requiere el complejo proceso de conducir, como redirigir constantemente la atención, acomodar la mirada en los numerosos cambios de dirección o mejorar la respuesta a deslumbramientos y

reflejos, incluido el de la carretera cuando está mojada.

El resultado son unas lentes optimizadas, que proporcionan una visión precisa y mejorada en condiciones de poca luz y permiten hacer frente al malestar que provoca la elevada luminosidad de los faros

modernos; los Xenon y LED que iluminan mejor la carretera, pero también el entorno. Así lo consideran el 97% de los profesionales y consumidores (entre ellos 72 españoles) protagonistas de los primeros test, en los que una valoración de la efectividad general de esas gafas

al volante, se completaba con la conducción en la oscuridad y el atardecer, la visión dinámica de cerca, media y lejos y la percepción de los colores y los halos del alumbrado público. Los retos marcados en la hoja de ruta de las nuevas lentes.



◀◀ En las lentes progresivas, unos campos de visión muy estudiados facilitan el enfoque cuando los ojos dejan de mirar la carretera para echar un vistazo rápido al cuadro de instrumentos.



El 'antivirus' de Ferrari

Kaspersky Lab, la mayor empresa privada de soluciones de seguridad 'endpoint' del mundo, ha anunciado la continuidad de su contrato de patrocinio con el equipo Ferrari de F-1. ¿Qué papel juega la protección informática en la alta competición y en el desarrollo de automóviles?

Según datos de Kaspersky Lab, una compañía con más de 15 años de historia que opera en casi 200 países y ofrece protección a más de 300 millones de usuarios, cada día se producen 315.000 nuevos virus, gusanos

y troyanos, muchos de ellos diseñados para obtener información de empresas rivales, bien para copiar ideas o bien para sabotearlas. Con los altos volúmenes de 'malware' y ataques dirigidos a nivel global aumen-

tando exponencialmente, Ferrari buscaba un colaborador de seguridad que protegiera su infraestructura y predijera las ciberamenazas, tanto en las líneas de producción industrial altamente automatizadas co-

mo en las carreras de Fórmula 1, donde los ingenieros y el resto del personal no siempre están en un entorno protegido, han de desplazarse y deben mantener sus móviles, ordenadores o tabletas a salvo de riesgos. Había que asegurar un nivel de seguridad óptimo en los circuitos, pero también en aeropuertos y hoteles, y Kaspersky Lab fue elegida tras seis meses de pruebas rigurosas y evaluaciones comparativas.

La protección proactiva, un rendimiento de alta velocidad y un mayor control fueron determinantes para Ferrari, además de «la capacidad de Kaspersky Lab para interceptar 'malware' que otras soluciones no detectaban», apunta Vittorio Boero desde la marca de Maranello. Cuando los pilotos de Ferrar-

▶▶▶ Cada carrera de F-1 genera 1 GB de datos que son analizados en tiempo real y deben protegerse frente a ataques. Kaspersky Lab se ocupa de la seguridad informática de la escudería y del centenar largo de personas del equipo.



ri encienden el motor de sus coches y aceleran, nada se deja al azar, y a través de los 160 sensores del sistema telemétrico se recoge más de un gigabyte de datos que van a parar a la sede central de la Scuderia, donde son analizados en busca de fallos, problemas y mejoras.

Pero los riesgos van más allá del mundo de las carreras o del proceso de fabricación. Los llamados 'vehículos conectados' son ya una realidad, y no se pueden obviar cuestiones relacionadas con la seguridad en las comunicaciones y servicios derivados de internet. Habla-

mos de acceso a redes sociales, correo electrónico, conectividad con el smartphone, cálculo de rutas, aplicaciones que se ejecutan en el coche... Tecnologías que implican ventajas, pero también nuevas amenazas a las que un usuario no tenía que hacer frente hasta ahora, como

robo de contraseñas, apertura de puertas, acceso a servicios remotos, localización del coche o, incluso, control físico del vehículo. El Primer Estudio de Coches Conectados, realizado por IAB Spain y patrocinado por Kaspersky Lab, destaca que los tres principales vectores de ataque tendrán que ver con la privacidad, las actualizaciones y las apps de los smartphones para estos vehículos.

FERRARI Y KASPERSKY LAB ESPIONAJE INDUSTRIAL Y OTROS ATAQUES

Ferrari tiene un sistema de producción de gran precisión altamente informatizado, y los más de 2.000 empleados que trabajan para la marca usan los más altos estándares de calidad basados en la recopilación continua de datos de prueba y en las tecnologías más avanzadas, lo que lleva a trabajar con todo tipo de dispositivos electrónicos, como tabletas, ordenadores o smartphones. Dispositivos vulnerables que pueden ser atacados para obtener datos, por lo que Ferrari eligió Kaspersky Lab para que se encargara de la seguridad y eliminase riesgos, ya que un ataque de 'malware' es capaz de paralizar una cadena de montaje, provocar errores intencionados o transmitir información al

atacante. Tras una fase de prueba de seis meses, la tecnología de Kaspersky Lab detectó más 'malware' que el 'software' usado anteriormente, lo que convenció a la firma italiana para completar la primera fase de implementación y comenzar el despliegue en servidores y otros equipos, de modo que se garantice que los Ferrari son coches seguros y muy bien protegidos.



◀◀ La alianza de Ferrari y Kaspersky Lab se inició en 2010, y acaba de ser ampliada hasta 2021. Arriba, Eugene Kaspersky.

+ en www.mazda.es

MAZDA



CON LOS NOBEL DE LA PAZ

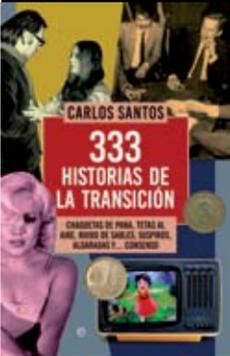
Por tercer año consecutivo, Mazda ha estado presente en la Cumbre Mundial de Premios Nobel de la Paz –este año se ha celebrado en Barcelona– con una flota de vehículos formada por Mazda6, CX-3, CX-5 y MX-5. Estos modelos han servido para el transporte de las personalidades entre las sedes principales de la cumbre: la Universidad de Barcelona y el Palau de Congressos.

La marca también organizó un seminario, 'Modern Tools of Advocacy' en el centro cultural Mazda Space.

LIBRO

HISTORIAS DE LA TRANSICIÓN

No es un libro de coches, pero el coche, sin duda, está presente en la Transición, ese tiempo que en alguna ocasión el autor, el periodista Carlos Santos, definió como



el tiempo en el que en este país se pasó “de la DKW al BMW”. Las 333 historias de la Transición son pequeños episodios, a veces casi cotidianos, que recuerdan un tiempo en el que dimos el primer paso hacia el futuro.

+ en <https://es-es.facebook.com/OpelSpain>

ATENTOS A...

TOYOTA 27/11/15

Alejandro Sanz tiene una cita con sus fans en el nuevo concierto 'Básico 40 Opel Corsa', donde interpretará los temas de su último disco 'Siropé'. Opel ha sorteado 15 entradas dobles para asistir a la cita con el cantante.



+ en <http://ml16.in/v1034>

QUINTO ANIVERSARIO DEL NISSAN JUKE



▲ El Juke de papel ha sido creado por el artista británico del origami Owen Gildersleeve.

UN NISSAN JUKE DE PAPEL

Unas 200 horas de trabajo y más de 2.000 piezas de papel plegado es lo que ha invertido el artista del origami británico Owen Gildersleeve en crear este Nissan Juke de papiroflexia. Se trata de una réplica en papel del modelo a escala real, con la que la marca japonesa ha celebrado el quinto aniversario del

lanzamiento de este crossover compacto al mercado. El Juke es el segundo modelo más vendido de Nissan en Europa, con más de 700.000 unidades comercializadas, 45.000 de ellas en España.

Este Nissan Juke de papiroflexia cuenta con el carácter y diseño in-

confundible del modelo real, cuya próxima generación seguirá fabricándose en la planta que la marca tiene en Sunderland (Gran Bretaña), en la que se han invertido recientemente 100 millones de libras (unos 143 millones de euros) que aseguran su funcionamiento al menos hasta el año 2020.

+ en www.bmw.es

MARC MÁRQUEZ GANADOR DEL BMW M AWARD

El español Marc Márquez se ha alzado –por tercer año consecutivo– con el galardón BMW M Award, que concede la marca al piloto más rápido en la clasificación de MotoGP durante la temporada. El premio consiste en un BMW M exclusivo y personalizado. En este caso se trata de un M6 Cabrio pinta-



ECOLOGÍA

Niños de diez países europeos –entre ellos España– participarán en la iniciativa 'The Great Plant Hunt', en la que colabora Toyota y con la que se pretende promover la biodiversidad.

+ en www.nuevoDS4.es

WEB SERIE DE JÖEL DICKER PARA LA MARCA THRILLER A BORDO DEL DS 4

Ya te contamos que el escritor Joël Dicker, embajador de la marca DS, había escrito una novela exclusiva ('Solo para elegidos') que la marca regalará a todos los que prueben sus nuevos DS 4 y DS 4 Crossback. Pero, ahora, el autor del best-seller 'La verdad sobre el Caso Harry Quebert' se convierte en protagonista de la

campaña publicitaria 'The DS Writer' y de una web-serie en tono de thriller (se puede seguir en la web de la izquierda) que le llevará desde París hasta la Selva Negra alemana al volante del nuevo DS 4. Durante el viaje, el autor aprovecha la función Apple CarPlay del coche para grabar nuevas ideas para su próxima novela.



▲ El escritor Joël Dicker protagoniza una web serie al volante del DS 4.

+ en www.lexusautos.es

ARRANCA LEXUS F EXPERIENCE PRUEBA LOS MODELOS MÁS DEPORTIVOS

Los clientes que quieran probar los modelos más deportivos de Lexus ya se pueden apuntar a las jornadas 'F Experience', que se prolongarán durante todo el año 2016.

El coupé Lexus RC F y la berlina de altas prestaciones Lexus GS F, ambos equipados con motores V8 atmosféricos de 477 CV, son los modelos que se apuntan a las jornadas F Experience de la marca, una oportunidad única para disfrutar al volante de

estos modelos que se desarrollará durante todo 2016. Estas jornadas constan de una parte teórica, impartidas por profesionales de la marca, y otra práctica que se desarrolla en carretera abierta y circuito y que se realiza con el acompañamiento de pilotos experimentados.



▲ Los coches se prueban tanto en circuito como en carretera abierta.

▲ Las jornadas F Experience permiten probar el Lexus RC F y el GS F.



+ en www.aesleme.es

AESLEME UN CUARTO DE SIGLO

El ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, y numerosos representantes públicos (María Seguí, directora general de Tráfico o Bartolomé Vargas, fiscal coordinador de Seguridad Vial, entre otros), acompa-

ñaron a Aesleme en la celebración de su 25 aniversario. Esta asociación ha cumplido un cuarto de siglo promoviendo la prevención y concienciación en seguridad vial y apoyando a las víctimas de accidentes de tráfico.



+ en www.suzuki.es

SOLIDARIDAD

Con motivo del lanzamiento del nuevo Suzuki Vitara, la marca ha entregado 2.072 kilos de comida a la Fundación Banco de Alimentos. Las viandas fueron trasladadas a bordo de tres Suzuki Vitara.

“El acompañante juega un papel importante a la hora de conducir. Según revela un estudio realizado por RACE, BP y CASTROL, el acompañante que resulta más incómodo es el que intenta advertir de las direcciones y posibles peligros (36%). En segundo lugar resulta más incómodo el que se queja constantemente (22%) y después el que toca elementos del vehículo constantemente (15%).”

Carburantes BP
con tecnología **ACTIVE**



JAGUAR RACING LOGRÓ UN TOTAL DE 49 PUNTOS EN 5 AÑOS. Y NINGUNA VICTORIA, NI UNA SOLA 'POLE' Y TAMPOCO UNA VUELTA RÁPIDA



▲▼ En 2002 las cosas empeoraban aún más para Jaguar, con Lauda dirigiendo el equipo ya en solitario y De la Rosa –arriba– e Irvine –abajo, celebrando su tercer puesto en Mónaco en 2001– como pilotos: de 34 salidas en 17 carreras, ese año se abandonó en 19 ocasiones.



◀▶ Se estima en 1.450 millones lo invertido por Toyota en sus ocho años de presencia en Fórmula 1, con 139 carreras disputadas y ninguna victoria. Y eso que el proyecto empezó bien en 2002, con Salo –arriba– puntuando en Australia.

Con el rabo entre las piernas

Aunque es sólo el primer año de los cinco programados en el nuevo proyecto, McLaren y Honda han protagonizado en 2015 uno de los más sonoros fracasos en la historia de la disciplina. En las últimas décadas, otros grandes fabricantes salieron por la puerta de atrás de la Fórmula 1 a pesar su potencial tecnológico y las ingentes inversiones.

Javier Rubio | motor16@motor16.com
Fotos: Sutton

«El deporte ha cambiado inmensamente desde los días de gloria de McLaren y Honda. La tecnología actual es mucho más sofisticada y es muy duro hacer un buen coche de

carreras. Sabíamos que no sería fácil, pero quizás no imaginábamos que sería tan duro». Yasuhisa Arai, máximo responsable de Honda en la Fórmula 1, reconocía el error de cálculo del fabricante japonés al afrontar el desafío de la tecnología híbrida.

Penúltimo en la clasificación general en su primer año, dos campeones del mundo que han vivido momentos de auténtica desesperación en 2015. Tanto Jenson Button como Fernando Alonso muestran, sin embargo, enorme confianza en

el potencial tecnológico de Honda y McLaren para corregir el tiro a partir de 2016. Habrá que esperar para conocer el verdadero valor del proyecto. Sin duda, hoy puede catalogarse como uno de los arranques más desastrosos en la historia de este de-

porte para dos entidades de semejante calibre.

Desde 'aquellos días de gloria' de McLaren y Honda han tenido lugar otros estrepitosos fracasos a cargo de fabricantes oficiales, de grandes multinacionales de la industria que se marcharon por la puerta de atrás, enterrando por el camino cientos de millones sin resultados.

JAGUAR » De verde a azul

«Quiero ver que algún día todas estas tribunas se cubren con el color verde de Jaguar, como ahora lo están con los colores rojos de Ferrari y Michael Schumacher». Así de ambicioso y poco realista se mostraba Jacques Nasser, presidente de Ford, ante las

tribunas del circuito de Hockenheim. Ford acababa de desembarcar en la Fórmula 1 con los colores y el nombre de la firma británica.

En enero de 1996, Jackie Stewart, triple campeón del mundo, decidió crear su propio equipo tras asegurarse un acuerdo de cinco años con la multinacional americana para utilizar sus motores. Pero en 1999, Ford adquirió la escuadra para rebautizarla con el nombre y los colores de Jaguar.

Su primera temporada fue la de 2000, con Johnny Herbert y Eddie Irvine como pilotos. Los resultados pusieron en evidencia la necesidad de una profunda reestructuración orgánica, pero también que la burocracia y las interferencias de los ejecutivos

de la firma ponían palos en las ruedas en la progresión del equipo. Aquel año, el R1 y sus pilotos lograron 4 puntos en toda la temporada.

Bajo la dirección de Wolfgang Reitzle, Niki Lauda fue contratado para dirigir la escuadra. Aquel dejaría su puesto a otro veterano piloto y propietario de su equipo en Estados Unidos. Bob Rahal y Lauda chocaron frecuentemente. El americano incluso estuvo a punto de arrebatar a Adrian Newey de las garras de McLaren. En medio de tormentas de poder y poca eficacia organizativa, Rahal abandonó el equipo. En 2001 se logró al menos un tercer puesto en Mónaco. Pero todo empeoró la temporada siguiente, con Lauda ya en solitario y Pedro Martínez de

la Rosa junto con Irvine. De 34 salidas, aquel año se abandonó en 19 ocasiones.

Ford invertía 250 millones anuales con resultados ridículos. Su cúpula comprendió que la Fórmula 1 era un pozo sin fondo y sin retorno para su imagen a pesar de utilizar la de Jaguar. Lauda tenía que justificar hasta el agua que tomaba en los hoteles con la misma política de control de gastos de los ejecutivos de la multinacional.

Noveno en sus dos primeros años, y séptimo en la clasificación de Constructores en los tres siguientes, Jaguar Racing logró un total de 49 puntos en cinco años. Ni una sola victoria, 'pole' o vuelta rápida. Ford decidió reducir en el último año su aportación económica para termi-



700 MILLONES DE DÓLARES FUE LA INVERSIÓN DE BMW EN LAS 70 CARRERAS DISPUTADAS, QUE SE SALDARON CON UN SOLO TRIUNFO



◀ Tras dos temporadas en las que los BMW puntuaban de forma regular, en 2008 llegaba la primera victoria. Era el Gran Premio de Canadá y Kubica y Heidfeld lograban el doblete. Sería el único éxito del fabricante alemán.



◀ En 2006, Jenson Button lograba la primera victoria de un monoplaza Honda desde 1960. No volvería a repetirse hasta la retirada del equipo japonés en 2008.



◀ La temporada 2007, ya con los Honda 'verdes' sin patrocinio, se saldaron con resultados paupérrimos de Button y Barrichello, pues el mejor resultado fue un octavo puesto del brasileño.

▶ Tras fichar a Ross Brawn a finales de 2007, el equipo Honda se reorganizó. Pero el año fue otro desastre, con un solo momento de alegría: el podio de Barrichello en Silverstone gracias a la elección de neumáticos bajo la lluvia.



nar vendiendo la escuadra a Red Bull a finales de 2004. Nasser nunca logró cumplir el sueño de ver vestidas de color verde las tribunas del circuito alemán. Años más tarde, y de azul, Red Bull dominó la Fórmula 1 entre 2010 y 2013.

TOYOTA **» Miles de millones por el desague**

Mientras el fabricante japonés luchaba por el triunfo en las 24 Horas de Le Mans en 1998, sus máximos responsables decidieron la entrada en la Fórmula 1. Al año siguiente, los prototipos nipones perdieron una victoria casi segura—terminaron en segunda posición— que ya nunca más alcanzarían.

Fueron ocho años en la Fórmula 1 con el mayor pre-

supuesto de la categoría anualmente. Sólo en 2001, Toyota dedicó toda la temporada a preparar su desembarco desplazando sus monoplazas a circuitos de todo el mundo. En el Gran Premio de Australia de 2002, primera carrera del proyecto, Mika Salo logró puntuar, el mejor augurio para la ofensiva nipona. Nada más lejos de la realidad.

Toyota creó unas impresionantes estructuras en Colonia, que contaban incluso con dos túneles de viento propios, algo inédito para la categoría. Ove Anderson, el artífice de los éxitos en los rallies, lideraba el proyecto. En su primera temporada sólo logró dos sextos puestos y dos puntos en total. En 2003 fueron 16, cuando ya se había ampliado la puntuación a los diez primeros. Un quinto de Olivier

Panis fue el mejor resultado en los dos primeros años.

Otro de los aspectos más sorprendentes de su política fue el fichaje de pilotos de segundo nivel, en claro contraste con las ambiciones del primer fabricante mundial de automóviles para la Fórmula 1. El dinero no era problema, y Ralf Schumacher fue fichado con uno de los sueldos más elevados de la categoría. Mika Salo, Cristiano Da Matta, Jarno Trulli, Ricardo Zonta, Allan McNish, Timo Glock, Kamui Kobayashi...

Paralelamente, el equipo se vio envuelto por una política corporativa nipona, con el esquema de funcionamiento de un fabricante de automóviles enfrentado a la capacidad de respuesta y reacción necesaria en la Fórmula 1. Toyota quiso imponer su filosofía cultural y empresarial a los sistemas

de trabajo de la categoría, debilitando por ello la agresiva capacidad operativa y de reacción que exigía competir con Ferrari, Williams y McLaren.

Solo en 2004 se invirtieron casi 450 millones de dólares: un quinto puesto fue el mejor resultado. Aquella temporada Toyota terminó con solo 9 puntos, y octavo en la clasificación de Constructores. En la temporada siguiente se logró el cuarto puesto final, el mejor logrado por el fabricante nipón en la Fórmula 1. En los cuatro siguientes años no pasó de la quinta posición final. El equipo incluso se vio involucrado en un caso de espionaje industrial a Ferrari.

En 2007 llegó la mayor humillación, cuando Williams se aseguró el suministro de sus motores, superando al equipo oficial en la clasificación de Constructores, aunque lo-

graría revertir la situación en los dos años siguientes. 2009 pudo haber sido la temporada de mayores éxitos, ya que el TF109 contaba con los dobles difusores que marcaron diferencias en el equipo Brawn. En Bahrein, Jarno Trulli y Timo Glock coparon por primera vez la primera línea de parrilla, pero una desastrosa estrategia impidió la victoria del italiano.

Sería la última temporada del proyecto de Toyota en la Fórmula 1. Con la crisis económica en pleno furor y la retirada de Honda y BMW, se dio cerrojazo al proyecto. Cálculos aproximados estiman en casi 1.450 millones el capital invertido en los ocho años de presencia, con 139 carreras disputadas. No se logró ninguna victoria, y fueron trece los podios como balance final. Solo 66 vueltas en cabeza

de carrera desde 2002 a 2009 confirman la envergadura del fracaso del fabricante que más dinero invirtió en menos tiempo en la historia de la Fórmula 1.

BMW **» Una sola victoria a precio de oro**

Como McLaren con Honda, BMW entró en la Fórmula 1 asociándose a Williams en la temporada 2004, en la que logró el tercer puesto en el campeonato de Constructores. Con el que era considerado uno de los propulsores más potentes de la parrilla, las disonancias en la estrategia de equipo y fabricante convencieron a Mario Theissen, responsable de BMW, de la necesidad de controlar el proyecto en todas las áreas. Para ello se adquirió Sauber

en 2005. Gran parte del equipo se instaló en Hinwil, Suiza, y la división de motores en Munich. Fue uno de los primeros en contar con un túnel de viento al 60 por ciento, instalaciones muy costosas que comenzaron a marcar la diferencia en la Fórmula 1.

En 2006 llegó la primera campaña del equipo oficial. Tanto Nick Heidfeld como Jacques Villeneuve puntuaban de forma regular, logrando incluso un podio en el Gran Premio de Hungría. En 2007, BMW ponía en pista el F1.07, primer monoplaza diseñado íntegramente por sus técnicos. Terminó tercero en el campeonato de Constructores.

En 2008 llegó la primera victoria, con Robert Kubica en Canadá. Sería el único éxito del fabricante alemán. Para la temporada siguiente la cúpula de BMW esperaba luchar defi-

nitivamente por el título con el F1.09, pero ni la aerodinámica ni el Kers estuvieron a la altura de los rivales. En diez carreras se lograron ocho puntos. La decepción fue total.

Con la crisis económica en pleno azote, la cúpula del fabricante alemán echó el cierre al proyecto. Se estimó una inversión en los años del equipo oficial que ascendió hasta los 700 millones de dólares. En 70 carreras solo se logró una victoria frente a las siete logradas por BMW en asociación con el equipo Williams.

HONDA **» Cuando se regala un título**

Honda lograría con McLaren uno de los mayores éxitos de la historia en la década de los 80, pero también cosechó un enorme fracaso en la pasada dilapidando también

PARA OLVIDAR EL ARRANQUE DE HONDA EN 2015, DESATROSO



▶▶ Tanto Button como Alonso siguen mostrando una enorme confianza en el potencial tecnológico de Honda y McLaren para corregir el tiro a partir de 2016.

enormes sumas de dinero sin éxito.

El fabricante nipón se planteó a finales de los 90 su entrada oficial con el proyecto completo a su cargo, esto es, motor y chasis. Pero fue desechado tras un año de pruebas, concentrándose únicamente en el suministro de motores al equipo BAR a partir de la temporada 2000. Aquel año se logró el quinto puesto en el Campeonato de Constructores.

El equipo vivió intensas luchas políticas, y David Richards se hizo con los mandos en 2001, logrando que Honda retirara el suministro de sus propulsores a su segundo equipo, Jordan. En 2004, el equipo acabó en el segundo puesto de Constructores, aunque sin ganar una sola carrera. Pero Honda decidió tomar el control en su

totalidad, convirtiéndose en Honda Racing F1. Fue la última aventura en la disciplina antes del retorno con McLaren en 2015.

En 2006, Jenson Button dio la primera victoria a Honda desde 1960 con un monoplaza nada competitivo. Sería la única hasta su retirada en 2008, tras dos temporadas con la famosa decoración 'verde', sin patrocinio, y con resultados paupérrimos para Jenson Button y Rubens Barrichello. Durante este período, se estima que Honda invirtió 300 millones de euros anuales. En 2007, Barrichello logró un octavo puesto, al que se sumaron dos décimos como mejores resultados en toda la temporada, que terminó con solo cuatro puntos.

Tras fichar a Ross Brawn a finales de 2007 después de su año sabático al término de la experiencia con Ferrari, se reorganizó totalmente el equipo. En 2008 la escuadra logró un podio afortunado por Barrichello en Silverstone co-

mo todo bagaje gracias a una afortunada elección de neumáticos bajo la lluvia. La temporada fue otro desastre.

En 2009 debían llegar los primeros frutos del trabajo de Brawn. Pero el impacto de la crisis precipitó la retirada de la Fórmula 1 a finales de 2008, 'entregando gratis' el equipo a Ross Brawn y financiándole una temporada 2009 –en la que el equipo y Jenson Button lograrían el título– con un monoplaza cuyo desarrollo había diseñado simultáneamente en varios túneles de viento, también económicamente a costa de Honda. Aquella estructura fue adquirida por Mercedes, hoy plataforma del dominador actual de la Fórmula 1.

En 2015 Honda y McLaren se han acogido a los 'años de gloria' de la década de los 80 como portaestandarte y objetivo de esta nueva etapa. ¿Volverá a fracasar como ocurrió en su último ciclo en la Fórmula 1?



Pilotar gastando poco

Trazado de Albacete, 6 Toyota Auris hybrid, 42 pilotos y 125 litros por equipo para disputar la segunda edición de las 24 Horas Híbridas Toyota. Competición en estado puro, pero vigilando el consumo.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

Toyota celebró la segunda edición de las 24 Horas Híbridas en el remodelado trazado de Albacete y fuimos uno de los 42 pilotos entre periodistas y seguidores de Toyota en redes sociales en formar equipo, compuesto por siete integrantes.

El reto era dar el mayor número de vueltas en 24 horas con 125 litros de carburante –45 del depósito y cuatro garrafas de 20 litros cada una– y con una montura común, seis Toyota Auris hybrid.

15:00 horas y salida al más puro estilo Le Mans, disciplina donde la firma nipona brilla con su Toyota TS040 Hybrid, del cual se nutre para desarrollar sus modelos híbridos de calle.



▶ Siete integrantes componían cada equipo. Seis periodistas de información del motor y un seguidor de Toyota en redes sociales.

Hay que reconocer que comenzamos con buen ritmo... Cambios de piloto fugaces –máximo 60 minutos

por tanda–, repostajes fulgurantes y a media noche, cuando se aproximaba la lluvia, el primer cambio de

▶▶ Corríamos con los nuevos Michelin CrossClimate. Tuvimos que cambiar las dos gomas delanteras durante las 24 horas.



EL DE CALLE



TOYOTA AURIS HYBRID
Los Auris hybrid eran 'de calle' y sólo tenían de especial un sistema para medición de tiempo. Su mecánica híbrida genera 136 CV y homologa un consumo medio de 3,5 l/100 km, con emisiones de 79 g/km de CO₂. Alcanza 180 km/h y lo tienes disponible entre 18.000 y 21.700 euros. Además, lo hay familiar.

neumáticos a un ritmo de 'pit-stop' de Fórmula 1.

La rivalidad era máxima y cada uno intentaba apurar al máximo el rendimiento del Auris hybrid, pero procurando no superar los 7 l/100 km, cifra que nos daría para completar las 24 horas y no desfallecer en una cuneta del circuito.

Había que dejar 'correr' al Auris hybrid en las curvas y no tocar el freno para posteriormente no obligar a recuperar esa velocidad a base de gas. Conducción eficiente, pero en circuito, palabras que parecen no casar en una misma frase.

Tuve ocasión de realizar la última tanda, pero al subirme al vehículo mostraba 'autonomía cero' y a correr con fe, pues íbamos terceros. El Auris hybrid se podía parar en cualquier instante y con todo ello recorrimos 84 kilómetros hasta pasar por meta habiendo completado 502 vueltas, a tres de la cabeza. Eso supone 1.782 kilómetros a menos de 7 l/100 km. Sin duda toda una proeza, pero pensando en la revancha.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



preciosdecoches.motor16.com

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

Matriculaciones en Europa

SE RALENTIZA EL CRECIMIENTO Y VW EMPIEZA A SUFRIR

La ralentización de los grandes mercados rebaja los crecimientos de los últimos meses al 2,9% (2,7% con la EFTA) en octubre, según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea), que resalta el crecimiento de las ventas en los nuevos estados miembros.

Pese al escándalo de las emisiones, el Grupo VW coloca tres de sus cinco marcas entre las diez más vendidas en octubre, con VW liderando con autoridad las matriculaciones. Es una de las pocas que acaba el mes en negativo, como también lo hacen Skoda (-2,9%) y Seat (-11,2% y 49.241 coches), que es la que más sufre del consorcio alemán). Más generalizado es ese negativo entre los grandes grupos que más venden y que incluyen más marcas generalistas, encabezados por VW, que cierra el mes con -8,0% (288.221 unidades), por delante de PSA (-1,5% y 120.222 coches) y Renault (-0,4% y 108.617 matriculaciones). En la cuarta plaza se coloca BMW, con 79.823 operaciones y 12,8% de subida, seguida por Ford que, con 79.116 entregas, incrementa un 1,8% los resultados de 2014. Entre el resto, el negativo se queda para Opel (-2,5%), Toyota (-3,8%) y Nissan (-4,1%), resultados que contrastan con la subida mensual de dos dígitos de BMW, Daimler (20,9%), Mazda (34,9%), Suzuki (13,5%) y Jaguar Land Rover (32,8%).

La desaceleración de octubre se evidencia más

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS				
	Octubre	%15/14	Enero/Oct.	%15/14
VW	141.817	-0,4	1.454.551	6,9
FORD	79.116	1,8	863.227	6,5
RENAULT	78.764	0,9	799.054	8,7
PEUGEOT	69.742	2,3	711.975	6,7
OPEL	68.555	-2,0	795.272	5,4
AUDI	65.811	3,5	656.555	5,6
BMW	62.668	13,1	617.410	9,4
MERCEDES	61.476	10,8	615.830	12,3
FIAT	53.467	8,6	556.617	10,4
SKODA	49.241	-2,9	521.658	5,5

LOS MAYORES MERCADOS				
	Octubre	%15/14	Enero/Oct.	%15/14
ALEMANIA	278.372	1,1	2.686.310	5,1
REINO UNIDO	177.664	-1,1	2.274.550	6,4
FRANCIA	161.737	1,0	1.583.172	5,7
ITALIA	132.929	8,6	1.330.005	14,7
ESPAÑA	80.055	5,2	863.973	20,5
BÉLGICA	39.474	3,6	431.996	1,4
HOLANDA	39.006	1,1	340.057	6,5
EUZ8	1.104.868	2,9	10.650.747	8,2
EFTA	39.241	-1,4	402.231	7,5
EUZ8+EFTA	1.144.109	2,7	11.926.134	8,2

FUENTE: ACEA

en el ranking de modelos elaborado por Jato, con sólo cuatro de los diez primeros en positivo. El Golf mantiene la primera posición, pese al -3,8%, el porcentaje más pequeño del «top ten», en el que destaca la espectacular

LOS MÁS MATRICULADOS*				
Modelo	Unidades Octubre	% 15/14	Unidades Enero/Oct.	% 15/14
GOLF	43.545	-3,8	453.276	2,6
POLO	24.866	-8,4	255.515	8,9
CLIO	22.596	-14,2	253.879	0,0

FUENTE: JATO				
Modelo	Unidades Octubre	% 15/14	Unidades Enero/Oct.	% 15/14
FIESTA	21.378	-13,8	269.821	0,5
PASSAT	20.596	8,4	186.301	43,4
CORSA	19.366	22,0	192.835	4,2
ZORA	19.337	-5,4	229.683	6,7
308	18.403	14,7	169.396	28,6
OCTAVIA	17.741	-5,2	183.430	6,2
QASHQAI	17.486	1,7	198.271	14,1

subida, que lleva al Passat a la quinta plaza (ver cuadro). Fuerte incremento también para Fabia (40%), Mondeo (182%) Renegade (242%) y Vitara (1057%), destacando la aceptación de los nuevos Kadjar, Tucson y 500X.

Proyecto piloto en Madrid

ARRANCA EL ALQUILER DE COCHES ELÉCTRICOS 350 Smart Fortwo eléctricos conforman la flota del servicio de alquiler de coches puesto en marcha en Madrid. Un carsharing, que abarca un área de 53 kilómetros cuadrados dentro de la M-30 y no tiene bases de alquiler fijas, porque la infraestructura de recarga se realiza a través de 'hubs' centralizados. Para usar el vehículo hay que estar registrados en la web o la app de Car2Go. Sin cuota mensual o anual, sólo se paga por la utilización real: 0,19 € por minuto, todo incluido, ahora como precio de lanzamiento.



Programa mejorado

Ahorro, puntos, 'chollos' y privilegios para los fieles a BP

La petrolera ha relanzado su programa de fidelización con 'Mi BP', una nueva tarjeta que conlleva más ventajas con los beneficios y descuentos que proporcionan las cuatro líneas de ahorro abiertas: puntos, Cho-

llos y privilegios. El ahorro es dinero que se acumula directamente en la tarjeta tras realizar un repostaje, para que el cliente lo canjee cuando quiera. Los puntos se cambian por combustibles o los productos de un amplio catálogo, mientras los chollos son regalos directos pagando un euro y 30 puntos y los privilegios suponen beneficios y descuentos exclusivos en grandes marcas, planes de ocio o restaurantes.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv Distinctive	27.650		
G	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	29.450		
G	GIULIETTA 1.4 TB-MR 170cv TCT Sprint	31.150		
G	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Collezione	31.700		
G	GIULIETTA 1.7 TB 240cv TCT Quadrifoglio Verde	36.650		
G	GIULIETTA 1.7 TB 240cv TCT QVerde Launch Edition	38.850		
L	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive	27.150		
G	4C 1.7 Tbi 240cv TCT	66.200		
G	4C Spider 1.7 Tbi 240cv TCT	79.550		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Attraction	22.240		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150 S tro Attraction	24.070		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Design	24.570		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV S tro Design	26.400		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Adrenalin	24.459		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150 Str Adrenalin	26.384		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Adrenalin2	26.445		
G	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150 S tro Adrenalin2	28.361		
G	A1 Sportback 1.8 TFSI 192CV S tronic	29.880		
G	A1 Sportback 1.8 TFSI 192 S tronic Adrenalin2	32.143		
G	S1 2.0 TFSI 230CV quattro	35.125		
G	S1 Sportback 2.0 TFSI 230CV quattro	35.855		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV Attraction	24.040		
D	A3 1.6 TDI 110CV clean diesel Attraction	24.990		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV Advanced	25.450		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV S line edition	26.300		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV S tronic Attraction	26.300		
D	A3 1.6 TDI 110CV clean S tronic Attraction	27.140		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV S tronic Advanced	27.710		
D	A3 1.6 TDI clean diesel 110CV S tronic S line ed	28.560		
D	A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction	26.010		
D	A3 2.0 TDI clean diesel 150CV Advanced	26.860		
D	A3 2.0 TDI clean diesel 150CV S line edition	27.420		
D	A3 2.0 TDI clean diesel 150CV S tronic Attraction	28.270		
D	A3 2.0 TDI 150CV clean S tronic Attraction	28.270		
D	A3 2.0 TDI 150CV clean S tronic Attraction	29.010		
D	A3 2.0 TDI 150CV clean quattro	29.510		
D	A3 2.0 TDI clean 150CV S tronic	29.680		
D	A3 2.0 TDI 150CV clean quattro Attraction	30.190		
D	A3 2.0 TDI clean 150CV S tronic S line ed	30.530		
D	A3 2.0 TDI clean 150CV quattro	30.920		
D	A3 2.0 TDI clean 150CV quattro S line	31.770		
D	A3 2.0 TDI 184CV clean diesel Attraction	30.820		
D	A3 2.0 TDI clean diesel 184CV Advanced	31.580		
D	A3 2.0 TDI clean 184CV S line edition	32.430		
D	A3 2.0 TDI 184CV clean quat S tr	36.540		
D	A3 2.0 TDI clean 184CV quat S tron Advanced	37.600		
D	A3 2.0 TDI clean 184CV quat S tronic S line	38.450		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line	22.580		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line	23.600		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edit	23.850		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	24.700		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	24.840		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	25.750		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	26.100		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	26.950		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	23.990		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	24.560		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	24.790		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	25.700		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	25.850		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	26.710		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	26.980		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	27.110		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	25.590		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	26.460		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	27.000		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	27.850		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	27.850		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	28.610		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	29.260		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	30.110		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	28.710		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	29.360		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	30.210		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	30.940		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	31.710		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	32.560		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	33.210		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	34.100		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	34.950		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	44.100		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	44.650		
D	A3 2.0 TDI 184CV CoD ultra Str S line edition	25.520		
D	A3 Sportback 1.6 TDI 110CV clean Attraction	26.400		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV Adrenalin	26.780		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S line	27.620		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	27.780		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	28.550		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	29.030		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	29.870		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	27.480		
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tronic Attraction	28.270		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV Advanced	28.730		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S line	29.580		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	29.750		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	31.730		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	31.730		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	37.870		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	39.360		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	40.480		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	45.620		
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	46.110		
D	A3 Sportback 2.5 TFSI 367CV S tronic quattro	59.860		
D	A3 Cabrio 1.6 TDI clean 110CV Attraction	34.060		
D	A3 Cabrio 1.6 TDI clean 110CV Ambiente	36.540		
D	A3 Cabrio 1.6 TDI clean 110CV Ambiente	36.540		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV Attraction	35.910		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Attraction	38.060		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	38.390		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	38.390		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	39.590		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	40.540		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.130		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.180		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.180		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.180		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.300		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	42.300		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	45.880		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	48.470		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	48.470		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	48.730		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	49.000		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	49.000		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	52.230		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	49.000		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	52.340		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	52.340		
D	A3 Cabrio 2.0 TDI clean 150CV S tronic Ambiente	54.680		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 125CV S tronic Ambiente	39.360		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Ambiente	37.990		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD S tro Ambiente	40.140		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Str Ambiente	35.510		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Str Attraction	37.660		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Str Ambiente	37.990		
D	A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Str Ambiente	40.140		

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 Renault models and their specifications.

RENAULT

El Talisman arranca en España

Once son las opciones para elegir en la nueva berlina de Renault, que ya está en los concesionarios españoles con unos precios muy competitivos...

integran una oferta mecánica, que se combina con caja manual o automática dependiendo de la versión elegida, y cuatro acabados.



Con descuentos, disponible desde 24.000 €

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 Citroën models and their specifications.

Table with 3 columns: Model, PVP, Condescuento. Lists specific Citroën models and their prices.

y ventajas exclusivas, como coche de sustitución. Disponibles según acabados, hay siete paquetes adicionales que van del Business (200 €) al Technology (987 €).

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 like Dacia, DS, and Fiat with their specifications.

DS

COLORES A LA CARTA PARA EL DS 4

La estrategia de personalización de la marca premium francesa llega al nuevo DS 4 con la posibilidad de conjugar los colores de techo y carrocería en 30 combinaciones distintas.



Naranja Tourmaline son los colores disponibles para techo, que incluyen los tapones de rueda a juego,

CITROËN

Nuevos colores y acabados para el C3 Picasso

Live Edition, Feel, Feel Edition y Exclusive (sólo para el motor diésel) son los acabados que estrena el pequeño monovolumen francés...



PureTech: desde 14.020 € BlueHDi 100: desde 14.960 €

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 like Ford, Peugeot, Renault, and Citroën with their specifications.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a search bar and contact information for 'cochesyconcesionarios.com'.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Dacia, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Jeep, Lada, Land Rover, and Kia.

LEXUS
Nuevo GS, llega más equipado y mantiene precio

Más atractivo, más equipado y con el mismo precio que la versión anterior, llega al mercado el nuevo GS 300h. Lo refleja el acabado Executive, el núcleo de la gama, que cuesta lo mismo que su antecesor al que gana por elementos

como los faros Bi-LED o el Lexus Safety System +, que engloba diferentes ayudas a la conducción, y están incluidos en el precio. También es ahora de serie en F Sport y Luxury ese avanzado sistema de seguridad, que incluye Control de Crucero Adaptativo, luces de tráfico y Sistema Pre-colisión que, como novedad en este modelo detecta peatones y evita o minimiza el impacto si se

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Continuation of car listings from brands like Dacia, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Jeep, Lada, Land Rover, and Kia.

Table with 2 columns: Category (ECO, CORPORATE, EXECUTIVE, F SPORT, LUXURY) and Price (45.900€, 50.700€, 57.400€, 66.500€, 69.500€).



La entregas comenzarán con el nuevo año

produce el atropello. La pintura metalizada cuesta 1.100 euros y la gama se inicia con el acabado ECO, que no paga impuesto de matriculación, y el Corporate, destinado principalmente a empresas.

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.

Maserati advertisement featuring the logo, contact information for importers, and a list of car models with prices.

Mazda advertisement featuring the logo, contact information for importers, and a list of car models with prices.

Lexus advertisement featuring the logo, contact information for importers, and a list of car models with prices.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like MINI COOPER, Dacia Logan, and Mitsubishi L200.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Peugeot 2008, Opel Astra, and various SUVs.

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.

Smart logo and contact information for Smart España.

Skoda logo and contact information for Skoda España.

Rolls Royce logo and contact information for Rolls Royce Motor Cars.

Seat logo and contact information for Seat España.

Ssang Yong logo and contact information for Ssang Yong España.

Subaru logo and contact information for Subaru España.

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 like Suzuki Celerio, Honda Civic, and Volkswagen Golf.

Suzuki logo and contact information for Suzuki España.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Suzuki models like Celerio, Swift, and Vitara.

Tata logo and contact information for Tata Motors España.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Tata models like Indica and Xena.

Volkswagen logo and contact information for Volkswagen España.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Volkswagen models like Golf, Polo, and Passat.

Toyota logo and contact information for Toyota España.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Toyota models like Aygo, Auris, and Prius.

Volvo logo and contact information for Volvo España.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Volvo models like S40, S60, and XC90.

IVECO

DAILY ELÉCTRICO: DESDE 74.000 € Ha llegado a los mercados europeos el Daily más 'verde', una nueva generación de la versión 100% eléctrica del modelo italiano...

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists IVECO models like Daily and Stralis.

NISSAN

El nuevo Leaf llega al mercado español

Con la campaña actualmente en vigor, la aportación del Movele 2015 y con la batería en alquiler, el Leaf con autonomía de hasta 250 kilómetros...

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Nissan models like Leaf, X-Trail, and Juke.

batería de 30 kilovatios que aporta ese plus del 26%, sin penalizar el espacio interior. El Leaf 2016 incluye el sistema inteligente Nissan Conect EV con pantalla táctil de LCD 7" a color.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

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

Aprovecha el lanzamiento



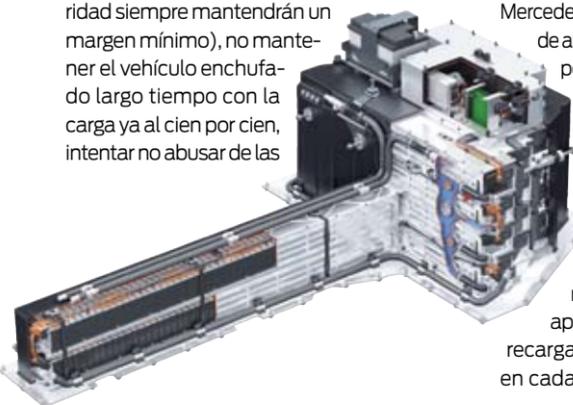
LA CAPACIDAD DE LAS BATERÍAS

Fernando García

Se habla a menudo de los vehículos eléctricos y su autonomía, pero me gustaría saber si hay datos objetivos sobre la capacidad que pierden las baterías con el paso del tiempo. Muchas gracias por vuestra atención.

RESPUESTA

La pérdida de capacidad de las baterías en un vehículo eléctrico es inevitable con el uso y el paso del tiempo, pero en este campo también se avanza según pasan los años. No hay cifras exactas del deterioro que, por otra parte, también se ve influenciado por aspectos como la temperatura, la naturaleza de la recarga que realicemos o la situación geográfica por la que nos movamos. Dicho esto, sí hay datos de fabricantes como Audi o BMW, que aseguran que las baterías pierden alrededor de un ocho por ciento de su capacidad en los primeros 100.000 kilómetros. Luego, en el caso del R8 e-tron, se mantienen casi tal cual hasta los 200.000 kilómetros. Eso sí, en ambos casos se ha cuidado con esmero las recargas y la temperatura de funcionamiento. El sistema de refrigeración también resulta vital en este sentido. Puede ser por aire o por líquido. Existen, no obstante, consejos para alargar la capacidad de las baterías, como no dejarlas caer por debajo del 20 por ciento (por seguridad siempre mantendrán un margen mínimo), no mantener el vehículo enchufado largo tiempo con la carga ya al cien por cien, intentar no abusar de las



recargas rápidas (muy efectivas pero más 'dañinas'), no dejar el coche aparcado demasiado tiempo al sol y no recargar, si es posible, lo que necesitemos en cada momento, aunque esto último es

CONSULTAS RÁPIDAS

CITROËN AX CON TRACCIÓN TOTAL

Luis Antonio Sánchez

No es extraño que tu compañero, más si es un apasionado del mundo del automóvil, haya encontrado una unidad del Citroën AX con tracción total. Lo cierto es que en tu completo repaso de las versiones que recuerdas, incluida la GT de 85 caballos que tuviste, falta el AX 4x4 que sí se comercializó en nuestro mercado. Estaba asociada a un propulsor de

gasolina 1.4 de 75 CV y el sistema era tan sencillo como práctico. La tracción era delantera pero desde el interior se accionaba un mando y se bloqueaba un diferencial central, haciendo solidarios ambos ejes. Era una solución muy práctica para afrontar pistas de tierra y pequeños obstáculos, ya que la altura respecto al suelo se incrementaba en 25 milímetros, pero nada más. En asfalto, y menos aún en seco, no se podía utilizar porque, sencillamente, se rompía, además de ser un peligro.

NEUMÁTICOS DE USO PARA TODO EL AÑO

Julián Paredes

Es la solución perfecta para el uso que haces de tu vehículo y por donde te mueves, con condiciones invernales muy ocasionales. El neumático CrossClimate de Michelin es muy efectivo en seco y cuenta, a la vez, con homologación para circular sobre nieve. Así te ahorrarías el coste de montaje cada vez que cambias los de verano por los de invierno y viceversa, que ronda los 60 euros.

CARTA DE LA SEMANA



PROBLEMAS CON EL CAMBIO AUTOMÁTICO EN UN MERCEDES CLASE A CON 11 AÑOS DE ANTIGÜEDAD

Juan Mari Intxausti

Tengo un Mercedes Clase A diésel con casi 11 años de antigüedad y 160.000 kilómetros. Cuando conduzco un rato el cambio automático se bloquea y tengo que parar y volver a arrancar para que funcione de nuevo. En la marca han cambiado el aceite de la caja. Me dijeron que suelta mucha viruta y que convendría cambiarla (unos 5.000 euros más la mano de obra). ¿Es responsabilidad de Mercedes? ¿Hay posibilidad de arreglarla sin tanto desembolso? Si compro un coche de segunda mano automático ¿qué me recomiendan?

RESPUESTA

Querido amigo no nos dices la versión concreta que tienes, pero imaginamos que por las fechas que nos das el cambio automático al que hacer referencia es un CVT con variador continuo que portaban algunas variantes CDI de la Clase A de Mercedes. Es cierto que sí tenemos constancia de algunos problemas con esa caja, algunos por holguras en la cadena cinemática y otras por la gestión electrónica, que parece ajustarse más al tipo de avería que nos comentas.

Lo que pasa es que tras 11 años y 160.000 kilómetros parece com-

plicado rendir cuentas con la marca y demostrar que es un defecto de fabricación. Cuando comentas que debería durar muchos kilómetros sin dar problemas, con las cifras que nos das ya casi estás respondido, aunque también es cierto que podría haber durado mucho más sin contratiempos.

En cuanto al arreglo, el coste es muy superior a lo que vale ya el vehículo. Claro que puedes encontrar una caja de cambios en el mercado de segunda mano, pero quizás sea más razonable optar ya por otro vehículo, aunque en el mercado de ocasión no nos atrevemos a 'mojarnos'.

ya mas complicado. Por último, comentar que hay fabricantes que ofrecen las baterías en alquiler. Por tanto, si se demuestra que pierden más capacidad de lo normal, nos las cambiarían sin coste alguno.

CONSULTAS RÁPIDAS

SOY AUTÓNOMO. ¿PUEDO DESGRAVARME EL IVA AL COMPRARME UN COCHE?

La deducción del IVA viene recogido en el artículo 95 de la Ley de IVA, un artículo ambiguo que ha suscitado innumerables interpretaciones. Es complicado por ello dar un criterio único, ya que dependerá de muchos factores.

Lo que Hacienda acepta en un principio es la deducción del 50% sobre el IVA pagado en la compra del coche. Para que realmente pueda deducirse el 100%, ha de existir una afectación directa y exclusiva del vehículo a la actividad, esto es, que el coche sólo puede utilizarse en la actividad profesional o empresarial, no puede destinarse a otros fines o usos y debe estar registrado contablemente. Normalmente para demostrar una afectación exclusiva, es recomendable rotular el coche con publicidad de la empresa. No obstante, lo anterior a esta deducción ha sido objeto de una gran controversia y de numerosas revisiones por parte de la Administración Tributaria, al ser tan elevados los abusos que se han cometido en este sentido. Hoy en día para poder deducir el 100% es necesario probar la afectación exclusiva del vehículo a la actividad y esto no siempre resulta sencillo.

BUENA PREGUNTA

SÓLO HAY QUE DECLARARLO SI SE TRAMITA POR UN VALOR SUPERIOR AL QUE SE ADQUIRIÓ

He vendido mi coche a un particular por 800 euros. ¿Debo incluirlo en la próxima declaración de la renta?

RESPUESTA

Las pérdidas patrimoniales que no se computan fiscalmente como tales (Art. 33.5 Ley IRPF) son, entre otras, las debidas al consumo. Así, si se adquiere un vehículo por 15.000 euros y se vende, transcurridos cinco años, por 4.800 euros, coincidente con su valor de mercado, no se ha producido en realidad ninguna pérdida patrimonial a efectos fiscales, ya que la diferencia de valor se debe a la depreciación por el uso de dicho vehículo. Cuestión distinta es que el vehículo se transmitiese por un valor superior al valor por el que se adquirió, en cuyo caso se tendría que declarar la

ganancia patrimonial generada, que se calcularía por la diferencia entre el valor de transmisión del valor de adquisición. Normalmente cuando se vende un vehículo suele ser por un precio inferior al valor de adquisición, y es por esto por lo que no suelen producirse ganancias.



IMPUESTO DE TRANSMISIÓN PATRIMONIAL Y ALTA EN TRÁFICO

Si compro un coche a un particular ¿qué impuestos y trámites tengo que efectuar?

RESPUESTA

Si un particular realiza un contrato de compraventa por el que adquiere la titularidad de un vehículo a otro particular, debemos tener en cuenta que el adquirente ha de liquidar el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en la modalidad de Transmisiones Patrimoniales Onerosas, al tipo impositivo vigente en la comunidad autónoma correspondiente. La base imponible sobre la que se aplica el impuesto es sobre el precio de venta, que nunca puede ser inferior al valor fiscal del vehículo, esto es, el valor que marcan las tablas de la comunidad autónoma. Una vez realizado el contrato de venta en este caso, y satisfecho el impuesto, se deberá ir a Tráfico a efectuar el cambio de titularidad.

ES UNA FALTA LEVE QUE PUEDE SUPONER 100 EUROS DE MULTA

¿Cuál es el importe de la multa por no llevar la 'L' visible en la parte trasera del vehículo?

RESPUESTA

En primer lugar tenemos que recordar que la conocida 'L' es la señal V-13, donde sobre un fondo verde aparece

una gran L en color blanco. Deberá estar colocada en la parte posterior izquierda del vehículo, en sitio visible, y será una señal móvil. Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad. El cómputo de este plazo se suspenderá por el período en el que el permiso se encuentre en situación de pérdida de vigencia, así como en el de intervención del permiso o privación del derecho a conducir vehículos a motor que se acuerde contra dichos conductores. Una vez que hayan concluido los motivos que dieron lugar a su suspensión, el plazo de un año continuará contabilizándose desde el momento en que hubiera quedado antes de la suspensión y hasta que se complete el período de un año.

No se considerará que hayan obtenido permiso de conducción por primera vez aquellos conductores que hubieran sido titulares, con posesión efectiva por un período mínimo de un año, de otro permiso nacional o extranjero de cualquier clase, ya sea civil o militar.

Por excepción, en las motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas, será suficiente que la señal vaya colocada en un sitio visible de la parte posterior.

Circular sin llevar esta señal supone cometer una infracción leve que podría ser sancionada con un importe de hasta 100 euros.

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.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Fiat Uno, Ford Fiesta, Renault Clio y VW Polo: utilitarios al poder

Los últimos utilitarios en llegar al mercado eran los protagonistas de una comparativa en la que los modelos de Fiat, Ford, Renault y VW tenían mucho que decir.

Las consecuencias de la recién iniciada Guerra del Golfo estaban aún por ver. Pero en el sector del automóvil, que acababa de celebrar el Salón de

París, el futuro no era muy halagüeño.

Una de nuestras habituales encuestas entre clientes valoraba con buena nota al Renault Supercinco –se



colocaba quinto en nuestro ranking– ahora que acababa de llegar el Clio.

Por cierto, este Renault Clio (1,47 millones y 80 CV), junto al Fiat Uno (1,46 millones y 72 CV), Ford Fiesta (1,36 millones y 75 CV) y VW Polo (1,45 millones y 80 CV) protagonizaba la revolución de los utilitarios, tal como titulábamos esta prueba en la que el Polo era el más deportivo, Fiesta

y Uno los más burgueses y el Clio ofrecía el mayor equilibrio.

Otra prueba comparativa era la que enfrentaba las variantes diésel y gasolina del Audi 80, viajeros tranquilos en cualquiera de sus dos vertientes. Del diésel (2,8 millones y 80 CV) destacábamos su consumo y silencio de marcha. Y en el gasolina (2,7 millones y 112 CV) nos gustaba su calidad de acabado y también su consumo.



LA PORTADA

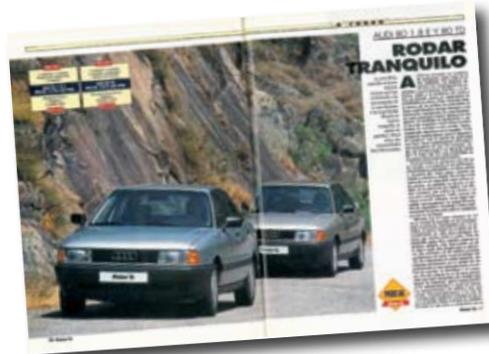
Nº 363

FECHA

3-10-1990

HABLAMOS DE

Proyectos de superdeportivos de McLaren, Nissan, Ferrari o Maserati eran el principal reclamo de nuestra portada. También había protagonismo para el Salón de París, en plena Guerra del Golfo y para la comparativa entre Uno, Fiesta, Clio y Polo. Y un concurso para ganar el volante de F-1 de Prost.



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

Nissan Primera, el primer japonés pensado para Europa

Nissan iniciaba la conquista del mercado europeo con un modelo, el Primera, fabricado y desarrollado aquí. En nuestra primera prueba, nos sorprendía.

Un directivo español, que alcanzó en poco tiempo fama mundial por sus métodos de ahorro de costes que revolucionaron la industria del automóvil

saltaba a la palestra. José Ignacio López de Arriortua era nombrado vicepresidente de General Motors.

Descubríamos la nueva generación del

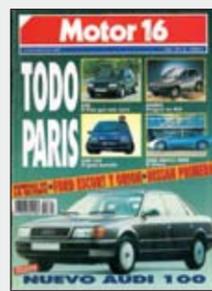


Audi 100, que significaba la renovación de la marca alemana y el primer paso hacia el futuro.

La prueba de la semana tenía como protagonista al Nissan Primera, el primer modelo de la marca japonesa pensado, desarrollado y fabricado para Europa. El Primera, que en versión GT desarrollaba 150 CV y costaba 3,4 millones nos gustaba por comportamiento, motor y

acabados. Además, repasábamos los rivales que se iba a encontrar en el mercado.

También probábamos las dos variantes para el segmento medio de Ford. El Escort con cinco puertas y el Orion con cuatro daban respuesta a las necesidades de prácticamente cualquier conductor medio. Calidad de acabado y confort eran virtudes comunes a dos modelos de gran éxito.



LA PORTADA

Nº 364

FECHA

10-10-1990

HABLAMOS DE

Nuestra portada descubría, en exclusiva, el nuevo Audi 100, la berlina de lujo alemana que puso a la marca en el Olimpo. En la portada, también se destacaba un repaso al Salón de París y las pruebas a fondo de las últimas novedades: el Nissan Primera y el Ford Escort/Orion.



¡NOVEDAD!
León Marino de Steller

ONLINE DESDE www.faunia.es 15,90 €

SÍGUENOS EN

Es imposible imaginar todo lo que un Golf hace por ti.



NUBLADO

VIENTO: N/E 3 KM/H

PRECIPITACIONES: 8%

HUMEDAD: 75%

DISTANCIA DE SEGURIDAD

$$V_D \cdot T_R + \frac{V_D^2}{2} \cdot \left[\frac{A_R - A_B}{A_R \cdot A_B} \right]$$



DISTANCIA DE FRENADO

$$\frac{V^2}{2 \cdot A \cdot \mu}$$

TIEMPO DE REACCIÓN

$$\sqrt{\frac{D}{A}}$$

Golf, con toda la tecnología e innovación necesarias para hacerte la vida más fácil.

Los asistentes del Golf son la solución a todos los problemas que te puedas encontrar. Puedes llegar a los lugares más recónditos. Aprovechar hasta el último milímetro de parking. O acceder a todas las Apps de tu smartphone fácilmente. Tú simplemente céntrate en disfrutar de tu coche. Tienes toda la tecnología de tu parte.

Golf Special Edition TSI 110 EU6 por 16.600 €* equipado con:

4 puertas	Volante multifunción
Llantas de aleación de 16"	Faros antiniebla
Park Pilot	Bluetooth
Climatic	7 airbags
Radio CD con mp3 y 8 altavoces	Sistema anti-colisiones múltiples
Pantalla táctil de 6,5"	Sistema Start&Stop



Síguenos en:



Das Auto.

Gama Golf: consumo medio (l/100 km) de 4,9; emisión de CO₂ (g/km) de 114.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.600 € para un Volkswagen Golf Special Edition 1.2 TSI BlueMotion Technology 110 CV/ 81 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien un crédito mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses a través de oferta Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu concesionario oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción.

**Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta 30.11.2015 o finalización del Plan PIVE. Modelo visualizado: Golf Sport con opcionales.