

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

GAMA DS

Bajo la lupa



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.664 del 22 de diciembre de 2015 al 4 de enero de 2016



60 AÑOS DE VANGUARDIA

# CONDUCCIMOS EL NUEVO RENAULT MEGANE

## Y LO COMPARAMOS CON SUS RIVALES OPEL ASTRA • PEUGEOT 308 • SEAT LEÓN • VW GOLF

Al volante



A fondo

**Ford  
Mustang  
GTV8  
421 CV  
por sólo  
50.000€**



**Luca de Meo**  
El presidente de Seat nos descubre los proyectos de la marca

Prueba de larga duración  
**Hyundai Tucson:**  
30.000 kilómetros sin parar





Nuevo Volkswagen  
**Passat** Advance TSI 150  
 POR **26.100€\***



## Tan avanzado como quien lo conduce.

Sabes mejor que nadie lo que es ir un paso por delante, que la tecnología está para hacerte la vida más fácil y que la innovación es lo que marca la diferencia. Pero, ¿sabías que existe un coche a tu medida? Seguro que sí.

**Nuevo Passat Advance** equipado con: faros delanteros y traseros Full LED, navegador Discover Media 6,5", llantas de aleación de 17", Climatronic de 3 zonas, sistema de frenado anticollisiones múltiple, volante multifunción de cuero, Front Assist con freno de emergencia en ciudad "City Emergency Break", sistema proactivo de seguridad de los ocupantes Pre-crash, asientos delanteros ergoComfort, sensor de aparcamiento Park Pilot, ordenador a bordo Premium a color, control de velocidad de cruce Tempomat, Bluetooth, conexión USB, indicador de presión de neumáticos, sensor de lluvia...



Explóralo en 3D con VW seeMore. Descárgala gratis en App Store y Play Store, coloca tu dispositivo a unos 20 cm de la imagen del nuevo Passat y disfruta del contenido.



Das Auto.

Passat Advance 1.4 TSI 150 CV/ 110 kW; consumo medio (l/100 km): 4,9. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 115.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 26.100 € para un Passat Advance 1.4 TSI 150 CV/ 110 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 48 meses a través de la campaña de mantenimiento de 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 31.12.2015 o finalización de Plan PIVE. Modelo visualizado: Passat Sport con equipamiento opcional.

## Al detalle



### SIN DIÉSEL EN INDIA

En India han tirado por la calle de en medio al prohibir la venta de vehículos diésel en Delhi – donde el 90 por ciento de los coches que se venden son de gasóleo– al menos hasta el 31 de marzo de 2016 para atajar la contaminación. Es más rápido acabar con el problema que buscar soluciones.



### MINIATURAS DE CAPRICHOS

McLaren acabó finalizando la producción del P1, pero eso no significa que haya acabado el negocio, pues acaba de lanzar una colección de miniaturas de este superdeportivo con un precio que llega en algunos casos a los 12.000 euros. Eso sí es un capricho.



### SEGURIDAD A RAUDALES

La prueba de la apuesta de las marcas por la seguridad se llama EuroNCAP, con unas pruebas cada vez más exigentes. Pero los fabricantes dan la cara y siguen evolucionando todos los modelos, incluso los menos lujosos, como la familia comercial formada por Citroën SpaceTourer, Peugeot Traveller y Toyota Proace, que han logrado 5 estrellas.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**

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

Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jganzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© 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

## Cambio climático

Es un hito histórico haber puesto de acuerdo a cerca de 200 países para rebajar las emisiones en el planeta; un problema del que el transporte no es el principal culpable.

Sigo dándole vueltas al acuerdo histórico alcanzado en París para intentar contener el calentamiento de la tierra. Casi 20 años después de la reunión de Kioto, se ha conseguido poner de acuerdo a los representantes de cerca de 200 países, para limitar en todo lo posible las emisiones de gases de efecto invernadero, que son causantes del calentamiento global. Algo que, como todo el mundo sabe, se produce principalmente por la combustión de carburantes fósiles. De hecho, alrededor del 80 por ciento de la energía que se produce en el planeta, procede de combustibles como el carbón o el petróleo, que son utilizados entre otros, para usos que van desde la generación de energía eléctrica, la utilización industrial y el transporte.

Centrándome en este último, quiero destacar la demagogia fácil de políticos carentes de todo conocimiento en lo relacionado con el automóvil y sus emisiones, lo que les lleva a situarle como lo más perjudicial para la salud de los ciudadanos.

Es evidente que la circulación rodada contamina y deben tomarse cuantas medidas sean necesarias, pero pocas personas saben que según los diferentes estudios realizados sobre la contaminación en el mundo, el transporte representa el 25 por ciento. Un porcentaje en el que el tráfico aéreo, junto al marítimo y el del ferrocarril, supone un 13 por ciento, mientras que los vehículos, incluidos camiones, autobuses, furgonetas y, por

supuesto turismos, representan el 12 por ciento. Claro que hay que tomar medidas para proteger el medio ambiente y la salud de todos, pero sin olvidarse de los transportes públicos obsoletos o de las viejas calefacciones, que son el principal foco de emisiones de gases contaminantes en las ciudades. Por eso, la iniciativa presentada por la Asociación Española de Fabricantes (Anfac), en el sentido de conseguir una movilidad inteligente, sostenible, eficiente y segura, es digna de todo elogio. Quién le iba a decir a la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, que el presidente de los fabricantes, José Luis López-Schümmer y el vicepresidente ejecutivo, Mario Armero, le iban a presentar un plan para las grandes ciudades que reduce, por medio de siete medidas, un 70 por ciento las emisiones.

La idea es, tal y como les contamos en páginas interiores, una armonización de las categorías de

los coches, en función de su tecnología y de la antigüedad, tal y como ya funciona en el sistema de parquímetros de Madrid. Eso, junto a unos incentivos fiscales (PIVE y PIMA), a la compra, según las características medio ambientales del vehículo y unas buenas infraestructuras de carga, para coches eléctricos e híbridos, favorecería en mucho, las nuevas formas de mitigar el cambio climático global.

Quién le iba a decir a la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, que el presidente de los fabricantes, José Luis López-Schümmer y el vicepresidente ejecutivo, Mario Armero, le iban a presentar un plan para las grandes ciudades que reduce un 70 por ciento las emisiones





## NUEVO NEUMÁTICO MICHELIN CROSSCLIMATE ¡SIEMPRE PREPARADO! HAGA EL TIEMPO QUE HAGA

Michelin ha creado CrossClimate, el primer neumático capaz de hacer frente a condiciones meteorológicas cambiantes gracias a sus prestaciones revolucionarias en frenada en suelo seco, adherencia en suelo mojado y tracción en nieve. Ha obtenido la clasificación «A» en frenada en superficie mojada y ha sido certificado con el marcaje 3PMSF para condiciones invernales.

Pon a prueba la innovación MICHELIN CrossClimate en:  
[crossclimate.michelin.es](http://crossclimate.michelin.es)



## SUMARIO

Nº 1.664 · 22 de diciembre de 2015 al  
4 de enero de 2016  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 8.- LAFOTO

#### 10.- QUÉ PASA

##### MERCEDES SLK.

Al cumplir sus primeros 20 años el SLK, el roadster de Mercedes cambia hasta de denominación.

#### 14.- EN PORTADA

##### AL VOLANTE RENAULT MEGANE

A partir de mediados del mes de enero llega el nuevo Mégane, que estrena todo menos el nombre.

#### 18.- EL MÉGANE FRENTE A SUS RIVALES

Opel Astra, Peugeot 308, Seat León y VW Golf no se lo van a poner fácil al nuevo Mégane.

#### 22.- CUATRO RUEDAS PRUEBA FORD MUSTANG

Es la primera que Ford comercializa el Mustang en Europa y el auténtico 'pony car' ha preparado bien el desembarco.

#### 26.- BAJOLA LUPA HYUNDAI TUCSON

Ampliamos la prueba de fiabilidad con el Hyundai Tucson. El objetivo, recorrer 50.000 kilómetros. Y ya hemos alcanzado los 30.000.

#### 32.- PRUEBA CITROËN C5 TOURER XTR

El C5 Tourer XTR es la variante más aventurera, ideal para los amantes del ciclismo.

#### 33.- PRUEBA AUDI A6 AVANT 3.0 BI.TDI

El A6 Avant diésel más exclusivo lo tiene todo para ser el compañero ideal de viaje.

#### 34.- PLANES DE SEAT

Luca de Meo, nuevo presidente del Comité Ejecutivo de Seat, nos cuenta los planes para la marca española.

#### 36.- AL VOLANTE SUZUKI VITARA S

El Vitara S estrena el motor de gasolina 1.4 Boosterjet de 140 CV.

#### 38.- AL VOLANTE FORD AWD

Ford apuesta con fuerza por los



10



40



33



32



38



56

modelos de tracción a las cuatro ruedas. En 2016 tendrá ocho modelos.

#### 40.- BAJOLA LUPA GAMA DS

Para celebrar el aniversario del histórico DS, comparamos el legendario DS 23 con su sucesor, el DS5. 60 años en vanguardia.

#### 50.- LA SEMANA

#### 52.- +INTERESANTE FIRESTONE NEUMATICOS

Los neumáticos Multiseason de Firestone pueden utilizar todo el año sin perder prestaciones.

#### 54.- A LA ÚLTIMA

##### 56.- DE CARRERAS LAS FOTOS DEL AÑO

La temporada 2015 en el deporte del motor nos ha dejado en la retina un puñado de imágenes para no olvidar: la patada de Rossi a Márquez, el 'descanso dominical'

de Alonso, la pugna entre Hamilton y Rosberg...

#### 62.- 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... [Motor 16.com](http://Motor16.com) [Motor 16.tv](http://Motor16.tv)




# Renault TALISMAN

Siente el control



Disfruta la agilidad y la seguridad de conducción de Renault TALISMAN con el sistema de cuatro ruedas directrices **4CONTROL**.<sup>®</sup>

Gama Renault Talisman: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,8. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 130.

Renault recomienda 





## Una 'camionera' de 4 años

Sophie es posiblemente la 'camionera' más joven del mundo y no se arredra ante nada. Por ejemplo, no le ha temblado el pulso a la hora de manejar—mediante radiocontrol— un Volvo FMX de 18 toneladas en un circuito de pruebas en el que el camión se enfrentó a todo lo imaginable: salidas de pista, balsas de agua, vueltas de campana. «Para mostrar de qué es capaz el camión, queríamos enfrentarlo a un verdadero desafío. ¿Y qué probador es más temerario que un niño de cuatro años de edad?», se pregunta Ricard Fritz, vicepresidente de Volvo Trucks. Pues acertaron con esta piloto de pruebas.



Si quieres ver el vídeo del recorrido del Volvo FMX en...  
[www.m16.in/v1109](http://www.m16.in/v1109)







**MERCEDES-AMG S 65 CABRIOLET**

Coincidiendo con el inicio de la comercialización del Clase S Cabriolet, Mercedes presenta la variante más briosa de su lujoso descapotable. Equipa un motor 6.0 V12 Biturbo con 630 CV de potencia –de 4.800 a 5.400 rpm– y 102 mkg de par –entre 2.300 y 4.300 vueltas–, acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y anuncia 12,0 l/100 km de gasto. En opción, su límite de velocidad de 250 km/h puede subirse a 300.

**CITROËN E-MEHARI: A LA VENTA EN FRANCIA EN PRIMAVERA**

La firma gala, en colaboración con el grupo Bolloré, ha creado el E-Mehari, un cabriolet de cuatro plazas que será fabricado en la planta de PSA en Rennes de cara a su comercialización en 2016. Mide 3,81 metros de largo, 1,87 de ancho y 1,65 de alto, su maletero de 200 litros puede ampliarse hasta los 800 y lleva un motor eléctrico de 50 kW que le permite rodar a 110 km/h. Su autonomía en ciudad, 200 kilómetros.



**Mercedes SLC**

**Estrena nombre y crece en dinamismo**

En marzo de 2016, justo cuando se cumplan 20 años desde el nacimiento del primer SLK, la firma de Stuttgart relanzará su roadster más compacto con una profunda transformación que incluso afectará al nombre, pues pasa a adoptar la denominación SLC para aproximarse al Clase C, del que toma buena parte de su tecnología. Es el caso de los motores, donde el SLC irrumpe con cinco variantes, incluido un diésel 2.1 de cuatro cilindros

y 204 CV para la versión SLC 250 d, que homologa 4,4 l/100 km de gasto y emisiones de 114 g/km, y acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos. En gasolina, la opción básica es el SLC 180, con un 1.6 de 156 CV –de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos y gasto medio de 5,6 l/100 km–; seguida por el SLC 200, con un 2.0 de 184 CV –7,0 segundos y 6,1 l/100 km–, y el SLC 300, también con un 2.0 pero de 245 CV –5,8 segundos en el paso de 0 a 100

km/h y 5,8 l/100 km–; mientras que la gama se corona con el Mercedes-AMG SLC 43, dotado de un V6 3.0 Biturbo que rinde 367 CV y 53,1 mkg, y le permite alcanzar los 100 km/h en 4,7 segundos. Su consumo, 7,8 litros. SLC 180 y SLC 200 vienen de serie con caja manual de seis marchas, mientras que el resto de la gama equipa el cambio automático 9G-Tronic de 9 marchas, ofrecida en opción en los dos primeros.



▶▶ Para suceder al SLK, que ha acumulado 670.000 matrículas en 20 años, llega el SLC, disponible con motores de gasolina de 156, 184, 245 y 367 CV, y con un diésel de 204 CV que gasta sólo 4,4 l/100 km.



**PARA PENSAR**

**1.500**

caballos podría rendir el Chiron, con el que Bugatti relevará al Veyron en marzo de 2016

La cifra es todavía una mera especulación, pero se sabe que el grupo Volkswagen ha trabajado en una evolución del motor W16 8.0 para elevar su potencia en casi un 50 por ciento mediante varios turbos eléctricos.

**EL PUNTAZO**

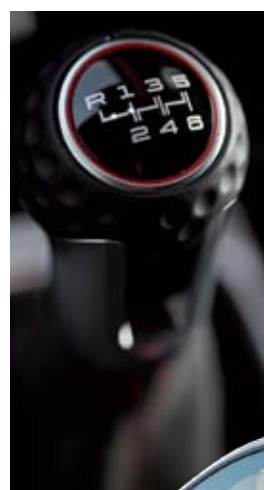
El Lotus Exige Sport 350 tiene un motor 3.5 V6 con compresor que rinde 345 CV. Alcanza 100 km/h en 3,9 segundos con la caja manual, y en 3,8 con la automática. Su velocidad punta, 274 km/h.



**Golf GTI Clubsport de 290 CV**  
**Volkswagen celebra los 40 años del Golf GTI**

A comienzos de 2016, y con precios que en Alemania arrancarán en 34.500 euros, Volkswagen iniciará la comercialización del Golf GTI Clubsport, versión de tracción delantera destinada a conmemorar el 40 cumpleaños del primer Golf GTI. Su motor 2.0 TSI de 265 CV –rinde ese valor de 5.350 a 6.600 rpm– está basado en el del Golf R de tracción total, pues adopta ya detalles como el colector de escape refrigerado por agua e integrado en la culata, o una distribución variable por válvulas con regulador doble del árbol de

levas. Y gracias a la función 'boost', la potencia puede aumentar temporalmente hasta 290 CV, mientras que el par máximo crece paralelamente de 35,7 a 38,8 mkg, valores constantes entre 1.700 y 3.000 rpm. El resultado, 250 km/h de velocidad punta y 5,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Cuenta con una aerodinámica específica –paragolpes frontal, alerón trasero y difusor son nuevos–, estrena llantas de aleación de 18 pulgadas exclusivas y permite elegir entre cambio manual y DSG.



◀◀ La nueva versión estará disponible con cambio manual o DSG, ambos de seis marchas. Si optamos por el segundo, de serie incluye Launch Control, que optimiza las arrancadas.



**En Detroit se verá el QX60 2016**  
**Mejoras en motores y chasis para el Infiniti Q50**

Novedades por partida doble en Infiniti. Por un lado, en el Salón de Detroit se presentará un renovado QX60, SUV de gran talla que triunfa en Norteamérica y se ofrece con varios tipos de tracción y dos mecánicas: 3.5 V6 de gasolina con 265 CV e híbrida de 250 CV que toma como base un 2.5 de gasolina. En Europa, lo más nuevo afecta al sedán Q50, que para aumentar su dinamismo estrena la última evolución de la dirección Direct Adaptive Steering y ve mejorada la amortiguación DDS (Dynamic Digital Suspension),

entre las novedades del Q50, la nueva dirección y una suspensión con más ajustes.

que desde ahora cuenta con más posibilidades de reglaje. Además, aparecen motores V6 que reducen el

gasto un 6 por ciento, como el 3.0 Twin-Turbo, que rinde 400 CV y 48,5 mkg, o una versión más 'tranquila'

que anuncia 300 CV y 40,8 mkg. La oferta se completa con un 2.0 Turbo de 208 CV, un 2.2 turbodiésel de 168 CV y una mecánica híbrida que totaliza 302 CV.



◀◀ El QX60 es el gran SUV de Infiniti. Tiene siete plazas y está disponible con mecánicas de gasolina e híbrida.







**EL DS 5, CON MOTOR 1.6 THP DE 211 CV**

El renovado DS 5 añade a su gama el motor THP 210 de gasolina, que rinde 211 CV a 6.000 rpm y 29,1 mkg de par máximo a 1.750 rpm. Dotado de función de ahorro S&S y caja manual de seis marchas, está disponible sólo con acabado Sport y su precio es de 38.200 euros. El DS 5 más enérgico alcanza 235 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, gasta 6,2 l/100 km de media y emite 144 g/km de CO<sub>2</sub>.

Rinspeed Etos Concept  
Lo último en **conducción autónoma** viene de Suiza y debutará en Las Vegas

Acostumbrados a que el suizo Frank M. Rinderknecht aproveche el Salón de Ginebra para desvelar lo último de Rinspeed, extraña que su siguiente novedad vaya a debutar en Las Vegas. Concretamente en el CES (Consumer Electronics Show) de esa ciudad. Pero es que el 'concept car' número 22 en la historia de la empresa helvética es pura innovación, y cuadra con la filosofía del evento. El Etos Concept, dotado de mecánica híbrida enchufable, es un coupé capaz de circu-

lar autónomamente, pues hasta el volante se esconde durante la marcha. El salpicadero alberga también dos enormes pantallas de 21,5 pulgadas, configurables por separado, aunque más llamativo aún es el 'asistente personal' creado por Harman Connected Car, que simplifica el manejo de las innumerables funciones porque se adelanta a los deseos y necesidades del usuario sobre destinos, rutas, selección de atracciones turísticas, recargas de la batería, música, vídeos, llama-

das telefónicas. E incluso prevé la cadencia de los semáforos para adecuar el ritmo de la marcha y ahorrar energía. Aunque para originalidad, la del 'drone' aparcado en

su zaga, que podemos usar para muchas cosas: desde recoger un ramo de flores hasta grabar un vídeo del Etos mientras circulamos.

▶ En unos segundos, el volante se esconde en el salpicadero... para que el conductor viaje más cómodo.



▶ El Etos toma como base mecánica el BMW i8. En su zaga hay una plataforma para que despegue y aterrice su 'drone', ideado para hacer recados o grabar el coche a distancia.



FOTOS ESPÍA



**EL GENESIS G90 LWB YA RUEDA POR ALEMANIA**

Hyundai ultima cerca de Francfort la puesta a punto del Genesis G90 LWB, variante con distancia entre ejes notablemente alargada y carrocería limusina en la que llama la atención la separación entre las puertas laterales. Además, la puerta trasera es más grande que en el G90 normal para facilitar el acceso a la zona posterior. En su punto mira se encuentran las versiones largas de Audi A8, BMW Serie 7 o Mercedes Clase S.

**Audi Q2**

El futuro SUV pequeño de los cuatro aros, **cazado en Suecia**

Desde hace años se viene hablando del Q1, el SUV que rivalizará con el Mini Countryman, pero toma cuerpo la idea de que ese futuro

modelo, que podría ser desvelado en 2016, se llamará finalmente Q2, toda vez que parecen zanjados los problemas con Alfa Romeo, que



**Fiat Tipo Hatchback**

La versión compacta del **nuevo Tipo** será lanzada en mayo

Fiat inicia la comercialización del Tipo de carrocería sedán en enero, y sólo unos meses después ampliará la gama con dos variantes más:

el familiar Wagon y un hatchback de cinco puertas que devolverá a la marca italiana a un segmento donde no milita desde la desaparición



**JEEP TRABAJA EN UN SUV DE TAMAÑO MEDIO**

Los fotógrafos de CarPix sorprendían hace unas semanas a los ingenieros de Jeep durante un test de carretera con un nuevo modelo que podría aparecer a mediados de 2016, y que ocuparía el espacio donde se han movido hasta ahora Compass y Patriot. Su tamaño estará a caballo entre Renegade y Cherokee, y podría emplear la plataforma –ligeramente alargada– del primero, con el que compartirá motores y transmisión.



FOTOS ESPÍA

FOTOS ESPÍA



tenía registrada la denominación hasta ahora. Audi, además, se reserva de esa forma la posibilidad de lanzar más tarde un Q1, aún más pequeño. Nuestros 'espías' de CarPix acaban de sorprendernos unidades del Q2 durante el test invernal que realizan los ingenieros

de la marca en el norte de Suecia. El coche no lleva la plataforma del A1, sino la MQB, más avanzada y empleada también en la gama A3. Asimismo, parece muy probable que la gama del Q2 se corone meses después de su lanzamiento con un SQ2 de altas prestaciones.

FOTOS ESPÍA



ción del Bravo. El nuevo Tipo compacto entrará en lucha con Citroën C4, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat León y compañía, y compartirá lógicamente toda la parte mecánica con el Tipo sedán recién presentado, de modo que

la oferta diésel, por ejemplo, incluirá motores Multijet de 95 a 120 CV. El coche, que será fabricado también en la planta turca de Bursa, acaba de ser sorprendido durante su fase de pruebas invernales junto a Arjeplog, en Suecia.





Si quieres saber más del nuevo Renault Mégane...  
www.m16.in/2980

# Seductor tecnológico

A partir de mediados del mes de enero el nuevo Mégane hará acto de presencia en los concesionarios españoles. Estará disponible desde 16.600 euros y estrena todo menos el nombre.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La denominada firma luminosa de un coche hace tiempo que está adoptando una responsabilidad clave a nivel diseño. Los leds de luz día dibujan formas que normalmente se identifican con una familia de modelos o con toda una marca. Pero si hay una firma luminosa que de verdad ofrece una personalidad propia tanto delante como detrás, esa es la que ha adoptado el nuevo Renault Mégane, un modelo que estrena prácticamente todo menos el nombre. Es verdad que la personalísima y llamativa C de leds de los faros desaparece en esa versión Life casi virtual que se anuncia por 16.600 euros, sustituyéndose por un faro normal y corriente con seis puntos de led superiores, sin embargo en los otros cinco acabados, que serán los que de verdad se vendan en los concesionarios, esa referencia frontal es de serie y se convierte, junto con la línea de leds siempre encendidos que se inicia en los pilotos traseros, en la seña de identidad más importante de un

coche cuyas formas han evolucionado hasta convertir al Mégane en un modelo más elegante y sofisticado.

La cuarta generación del compacto francés es 64 mm más larga, 25 milímetros más baja y sus vías son las más anchas de entre sus rivales más vendidos. Esto ya de partida le otorga una presencia formidable que transmite dinamismo. Y falta el dato casi más importante, porque su distancia entre ejes crece hasta los 2.669 mm, 28 más que el Mégane actual y ligeramente por encima de la generosa batalla mostrada por el nuevo Opel Astra. También esta última cota se merece un comentario positivo ya que permite mejorar el espacio en las plazas traseras en 20 milímetros y aumentar el tamaño del maletero que pasa de los 372 a los 384 litros. Los nuevos asientos, cuya carcasa se hereda de Espace y Talisman, no ofrecen la facilidad que tiene un VW Golf para alcanzar al segundo la posición idónea, pero sí que terminan gustando, sobre todo si van equipados de forma opcional con calefacción y masaje en el

PRECIO DESDE 16.600 €

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE 95 A 134 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Agrado de conducción y agilidad con 4Control. Relación estabilidad-comodidad de la versión GT. Calidad. Capacidad maletero. Consumo.

DEBE MEJORAR

▣ Levas de cambio muy altas en GT. Sistema 4Control solo disponible en GT. Versión Life con pantalla de 4,2 pulgadas y sin firma luminosa en faros.

del conductor. Mención especial los de la versión GT que te abrazan e impiden que el cuerpo se mueva más de la cuenta en las curvas más pronunciadas.

Y ya que hablamos de curvas hay que decir que el nuevo Mégane nos ha sorprendido muy gratamente en el apartado dinámico. Y eso que se ha mantenido una arquitectura de suspensión tan sencilla como el conocido eje semirrígido sin ayudas que permitan adaptar la dureza a las condiciones de la vía. Ahora bien, los ingenieros de la marca han trabajado a fondo para optimizar los ejes y afinar su eficacia. Por ejemplo, se ha modificado la geometría del tren delantero, con un amortiguador más inclinado que en movimiento permite optimizar el juego entre el neumático y la aleta. También se han mejorado los



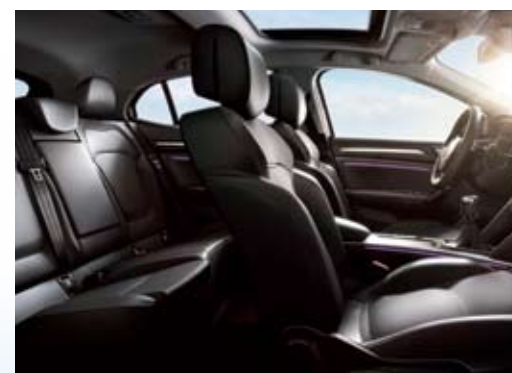
◀◀ A la izquierda en grande el cuadro de instrumentos del GT con cambio automático EDC, la pantalla táctil opcional de 8,7 pulgadas y el freno de estacionamiento eléctrico, sólo de serie en el Bose.



A la derecha, la pantalla horizontal de 7 pulgadas de serie en los acabados intermedios, y el freno de mano tradicional de serie en todos menos en el Bose.



◀◀ El apoyabrazos en el piso invade un poco las plazas traseras aunque el túnel central no es muy alto. El maletero tiene capacidad para 384 litros con formas muy regulares.



amortiguadores y sus topes y los triángulos delanteros y las articulaciones traseras se han revisado para filtrar mejor con una ganancia importante en cuanto a confort vertical. Y un aspecto importante es que el travesaño del eje trasero se ha modificado para ofrecer mayores micro-giros de las ruedas traseras en las curvas.

El resultado de todo ello es un Mégane que gana en tacto, aplomo y facilidad de

conducción sin que haya daños colaterales que afecten a los pasajeros. Ni siquiera en la versión GT de 205 caballos la casi obligada mayor firmeza de la suspensión ha sacrificado el confort y sin embargo se ha logrado un compromiso sorprendente entre la deportividad y el tacto GTI de un coche construido para devorar curvas y el agrado y confort que se le exige a un coche en el día a día. Pero este logro no ha



GT EL NUEVO MÉGANE GT LLEVA UN MOTOR TCE DE 205 CABALLOS CON CAMBIO AUTOMÁTICO DE DOBLE EMBRAGUE EDC Y 7 MARCHAS





# LA SEGURIDAD BÁSICA DEL NUEVO MODELO ES CORRECTA Y COMPLETARLA NO CUESTA EXCESIVAMENTE CARO A BASE DE OPCIONES



## RENAULT MÉGANE GT LINE Aprovechando la imagen del jefe

El nuevo Mégane contará con un nuevo acabado GT Line que se aprovecha de la estética del Mégane GT y del ADN de Renault Sport añadiendo también un tipo de acabado específico. El Mégane GT Line tiene un sobreprecio de 1.500 euros respecto al acabado ZEN y aparte de compartir con este el sistema R-Link 2 de serie con Navegación y pantalla táctil de 7 pulgadas, añade los asientos deportivos que lleva la versión GT, las llantas de aleación de 17 pulgadas. Recaro también compartidas con el Mégane más potente, los retrovisores exteriores Dark

Metal... Las versiones GT Line se pueden asociar al motor de gasolina Tce de 130 caballos y a los diésel dCi de 110 y 130 caballos y están disponibles desde 21.200 euros.



## RENAULT MÉGANE 5 Estrellas en el EuroNCAP

El nuevo Mégane ha conseguido cinco estrellas en la prueba de choque de EuroNCAP. Una excelente puntuación gracias a que se ha valorado el 88 por ciento de efectividad lograda en la seguridad para un ocupante adulto, el 87 por ciento para ocupante infantil, un 71 por ciento en seguridad de cara al peatón y el mismo porcentaje a la hora de analizar el paquete de asistentes de seguridad. Hay que recordar que el nuevo Mégane ha conseguido el mismo resultado que su hermano el Kadjar, el Talisman o el Espace, cinco estrellas que llegan gracias a la completa dotación de sistemas de seguridad activa y pasiva que pueden montar los modelos franceses.

sido responsabilidad exclusiva del buen calibrado de las suspensiones si no que también ha tenido mucho que ver el sistema 4Control de cuatro ruedas directrices de serie en esta versión y no disponible en ningún otro modelo. El porqué de montarlo solo en el GT y no el resto fue una pregunta que Motor 16 realizó en la presentación del coche en Lisboa, una cuestión de fácil y rápida respuesta: «queremos ver la reacción de los clientes ante el 4Control y si es positiva ir montándolo en el resto de modelos».

Pero no hace falta esperar para probarlo, nosotros ya lo hemos hecho y te podemos contar que proporciona al Mégane GT una dinámica sensacional que sorprende desde el primer giro. El sistema 4Con-

trol calcula el ángulo de las ruedas traseras más de 100 veces por segundo para garantizar una estabilidad optimizada en cada instante permitiendo que estas ruedas adopten un ángulo de giro y una dirección determinados en función de la velocidad y del modo elegido. Aporta mayor agilidad, elimina prácticamente el subviraje, mejora la manejabilidad a baja velocidad y aumenta el agrado y el placer de conducción independientemente del perfil de conductor. Tampoco va a ser obligatorio que el comprador del Mégane GT con 205 caballos y cambio automático de doble embrague EDC con grandes levas en el volante sea un auténtico 'quemado'. Porque el Mégane más potente no es un deportivo radical aunque sus prestaciones y su



Salvo los acabados Life e Intens, el resto lleva de serie un cuadro de instrumentos con una pantalla TFT en color de 7 pulgadas que con el Renault Multi Sense se puede configurar. Las levas en el GT van situadas demasiado arriba en el volante. El 4Control solo está disponible en el GT.

comportamiento estén al mejor nivel. No obstante en el momento del lanzamiento habrá cinco alternativas más asequibles que esta fiera del asfalto. En gasolina habrá Tce de 100 y 130 caballos y en diésel la oferta estará compuesta por tres motores dCi de 90, 110 y 130 caballos. En el mes de junio llegará un motor dCi biturbo con 165 caballos y cambio EDC de 6 velocidades asociado a la versión GT y durante el primer semestre habrá un cambio automático de doble embrague en los motores Tce de 130 caballos y dCi de 110. Y a todo ello se le sumará la versión híbrida en enero de 2017 (ver recuadro).

Además del Mégane GT nosotros hemos podido probar el dCi de 130 caballos con cambio manual, un motor de sobra

conocido que alojado en el vano motor del nuevo Mégane vuelve a hacer un magnífico papel ya que estira en un suspiro hasta las 5.000 vueltas y su consumo medio homologado está al nivel de los mejores del segmento con 3,7 l/100 km de media. Aunque habrá una versión Eco2 con un consumo aún mejor de 3,3 l/100 km.

El nuevo Mégane sin las siglas GT transmite al volante el tacto familiar de la marca aunque más refinado, eficaz y agradable. Una sensación que también fluye de un interior cuidado y tecnológicamente muy avanzado con soluciones de personalización, conectividad y seguridad poco habituales en el segmento, heredadas de su hermanos mayores el Espace y el Talisman.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 100	TCE 130	TCE 205	DCI 90	DCI 110	DCI 130
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.198	1.198	1.618	1.461	1.461	1.598
Potencia máxima/rpm	100/4.500	130/5.500	205/6.000	90/4.000	110/4.000	130/4.000
Par máximo/rpm	17,8/1.500	20,9/2.000	28,6/2.400	22,4/1.750	26,5/1.750	32,6/1.750
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Auto. EDC de 7 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	Desde 195/65 R15	Desde 205/55 R16	Desde 205/55 R17	Desde 195/55 R15	Desde 205/55 R16	Desde 205/55 R16
Peso (kg)	1.205	1.205	1.392	1.205	1.205	1.318
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.359/1.814/1.447	4.359/1.814/1.447	4.359/1.814/1.447	4.359/1.814/1.447	4.359/1.814/1.447	4.359/1.814/1.447
Volumen maletero (l)	384/1.247	384/1.247	384/1.247	384/1.247	384/1.247	384/1.247
Capacidad depósito (l)	47	47	50	47	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	10,6	7,1	13,4	11,3 / Eco2 11,2	10,0
Velocidad máx. (km/h)	179	197	230	174	187 / Eco2 188	198
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,3	6,0	3,7	3,7 / Eco2 3,3	4,0
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	120	119	134	95	95 / Eco2 86	103
Precios desde... (euros)	16.600	18.200	26.900	18.100	20.400	23.200

## HÍBRIDO DIÉSEL En enero de 2017

Renault ha anunciado que un año después del lanzamiento de la cuarta generación del Mégane este modelo compacto contará con una versión híbrida de motor diésel denominada 'Hybrid Assist'. El motor elegido será el dCi de 110 caballos y gracias a las baterías de 48V, al motor eléctrico y a un sistema muy eficaz de recuperación de energía en las fases de desaceleración y de frenado, Renault pretende alcanzar unas emisiones de CO<sub>2</sub> reducidas hasta los 76 g/km con un consumo homologado de 2,9 litros cada 100 kilómetros. Según la marca francesa, el sistema, en el que el motor eléctrico asiste al motor térmico, permitirá suministrar un plus de aceleración en algunas fases de utilización, sobre todo a bajo régimen y el motor térmico estará funcionando en todo momento.







# El asedio se intensifica



El VW Golf ya no puede estar mejor rodeado que ahora que han llegado los dos rivales que faltaban, los nuevos Opel Astra y Renault Mégane. El asedio al rey del segmento aumenta por momentos y el modelo francés recién llegado juega buenas cartas, aunque todos tiene algo que decir en el segmento más competido del mercado.

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

## FICHA DIÉSEL DE 110 A 120 CV

MODELO	OPEL ASTRA	PEUGEOT 308	RENAULT MÉGANE	SEAT LEÓN	VW GOLF
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.)	1.598	1.560	1.461	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	110/3.500	120/3.500	110/4.000	110/3.200/4.000	110/3.200-4.000
Par máximo/rpm	30,6/1.750-2.000	30,6/1.750	26,5/1.750	25,5/1.500-3.000	25,5/1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	195/65 R15
Peso (kg)	1.350	1.260	1.205	1.260	1.220
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370/1.871/1.485	4.253/1.804/1.457	4.359/1.814/1.447	4.263/1.816/1.459	4.255/1.799/1.452
Volumen maletero (l)	370/1.210	420	384/1.247	380/1.210	380/1.270
Capacidad depósito (l)	47	53	47	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	9,6	11,3	10,5	10,5
Velocidad máx. (km/h)	195	196	187	194	195
Consumo mixto (l/100 km)	3,7	3,6	3,7	3,8	3,8
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	97	94	95	99	99
Precios desde... (euros)	18.498	19.800	20.400	19.860	22.945

Si a la hora de comprar un compacto nuestra prioridad es el tamaño exterior y el espacio interior, lo cierto es que hay dos claros vencedores. El más grande por fuera es el Opel Astra que mide 4,37 metros, casi lo mismo que el nuevo Mégane y lejos del resto de los rivales más directos que hoy enfrentamos al nuevo compacto de Renault. Esta clasificación no se traslada al interior donde el Seat León destaca por su espacio para acomodar las piernas en las plazas traseras, una cota en la que

el Peugeot 308 no está al nivel del resto. Eso sí, curiosamente el Peugeot, que es el más corto de los cinco, es el que dispone de mayor volumen de maletero con esos 420 litros, seguido a cierta distancia por el Mégane. Este se lleva el trofeo a la mayor distancia entre ejes lo que le supone ganar dos centímetros de espacio trasero respecto al Mégane actual, pero en relación a su contrincantes queda al nivel del Astra y del Golf. De los cinco el que cuenta con la carrocería más ancha es el Astra,

308 de Peugeot juega bien sus cartas porque su motor 1.6 BlueHDI de 120 caballos mejora las prestaciones y los consumos de sus rivales y el 2.0 BlueHDI de 150 caballos homologa un sorprendente consumo de tan solo 3,7 l/100 km. A este nivel de potencia el Seat León se lleva el gato al agua en aceleración con un 0 a 100 km/h de 8,4 segundos.

En cualquier caso hay que hilar muy fino para que en una utilización real alguno

sin embargo el Mégane disfruta de la mayor anchura de vías lo que le proporciona un aplomo sobresaliente.

A pesar de que el nuevo Astra ha adelgazado más de 150 kilos, en la comparativa se sitúa como uno de los más pesados mientras que el nuevo compacto de Renault puede presumir de ser uno de los más ligeros, lo que también se nota a nivel dinámico.

Valorando los dos niveles de potencia más solicitados en diésel, lo cierto es que el

de ellos destaque sobre el resto en consumos ya que hablamos de unas diferencias respecto a las cifras de consumo homologado de entre dos y cuatro décimas. El nuevo Mégane muestra magníficos consumos pero unas prestaciones menos contundentes que sus rivales. Da la sorpresa sin embargo la versión GT del modelo del rombo con 205 caballos y cambio automático de doble embrague EDC. Este brillante modelo solo encuentra dos rivales directos en el Peugeot 308 1.6 THP de 205

## FICHA DIÉSEL DE 130 A 150 CV

MODELO	OPEL ASTRA	PEUGEOT 308	RENAULT MÉGANE	SEAT LEÓN	VW GOLF
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.)	1.598	1.997	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	136/3.400-4.000	150/3.750	130/4.000	150/3.500-4.000	150/3.500-4.000
Par máximo/rpm	32,6/2.000-2.250	37,8/2.000	32,6/1.750	34,7/1.750-3.000	32,6/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.350	1.365	1.318	1.305	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370/1.871/1.485	4.253/1.804/1.457	4.359/1.814/1.447	4.263/1.816/1.459	4.255/1.799/1.452
Volumen maletero (l)	370/1.210	420	384/1.247	380/1.210	380/1.270
Capacidad depósito (l)	47	53	47	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,6	8,6	10,0	8,4	8,6
Velocidad máx. (km/h)	205	218	198	215	216
Consumo mixto (l/100 km)	3,9	3,7	4,0	4,1	4,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	103	97	103	106	106
Precios desde... (euros)	20.325	23.400	23.200	22.750	26.225



## TAMAÑO EL MÁS LARGO DE TODOS ES EL OPEL ASTRA



OPEL ASTRA	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Amplitud.</li> <li>Seguridad.</li> <li>Agilidad. Eficacia.</li> <li>motores gasolina. Consumos.</li> <li>Tecnología. Precio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maletero justo.</li> <li>Peso elevado.</li> <li>Suspensión seca en piso bacheado.</li> <li>Rueda de repuesto opcional.</li> </ul>



PEUGEOT 308	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Comportamiento.</li> <li>Agrado general.</li> <li>Capacidad del maletero.</li> <li>Consumos bajos.</li> <li>Tecnología.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espacio en plazas traseras. Posición de los relojes del cuadro algo especial. Mandos solo en pantalla.</li> </ul>

RENAULT MÉGANE	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Agrado de conducción y agilidad con 4Control.</li> <li>Calidad. Consumo.</li> <li>Maletero.</li> <li>Presentación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levas de cambio altas en GT.</li> <li>4Control solo en GT.</li> <li>Life con faros normales y sin pantalla táctil.</li> </ul>



SEAT LEÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mecánica y plataforma compartidas con Golf y precio más competitivo.</li> <li>Estabilidad. Peso.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Borde de carga elevado. Calidad de algunos plásticos.</li> <li>Rueda de repuesto opcional. Solo 5 marchas en TDI 110.</li> </ul>



VOLKSWAGEN GOLF	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Calidad y tacto general.</li> <li>Estabilidad a toda prueba.</li> <li>Valor residual.</li> <li>Cambio DSG.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Precio más elevado.</li> <li>Interior más sobrio.</li> <li>Túnel central voluminoso. Cambio de 5 marchas en TDI 110.</li> </ul>

caballos y cambio manual (también hay un GTI de 250 o 270 caballos) y en el VW Golf GTI de 220 caballos (hay otra versión de 230 y un R de 300 caballos) con cambio de doble embrague DSG. Porque de momento el Astra se queda en 150 caballos como tope en gasolina y el León tiene una versión FR de 180 y un Cupra de 290 caballos. De entre ellos, el Mégane GT con su sistema 4Control de 4 ruedas directrices de serie y el eficaz cambio EDC también de serie, se muestra como el más equilibrado por precio (8.000 euros menos que el Golf GTI y 650 euros más que un 308 pero de cambio manual), y el más ágil a nivel dinámico gracias a un sistema

que no ofrece ningún rival. Además, acelera mejor que el 308, consume menos que el Golf y solo 4 décimas más que el modelo de Peugeot.

En general la calidad y ergonomía del Golf se mantiene en cabeza bastante alejado de sus rivales. Unos más que otros se le han acercado en apartados puntuales, pero la rapidez con la que uno alcanza la postura ideal de conducción en el modelo alemán, no se consigue en ningún otro modelo. Luego habría que hablar de calidad, tecnología o conectividad, sin embargo en esos aspectos los rivales sí que han evolucionado tanto como para marcar al Golf mucho más de cerca. Como ocurre

con el precio. Aunque han reducido algo sus tarifas, el alemán sigue siendo alrededor de 2.500 euros más caro que sus rivales, una diferencia que muchas veces se recupera gracias al mayor valor residual del modelo alemán pero que cuesta desembolsar al principio. Sorprendentes en cualquier caso los precios del nuevo Opel Astra, muy competitivos.

El nuevo Mégane no es tan barato, de hecho y de forma premeditada su precio final se quiere acercar al del Golf, pero se puede decir que gracias al aumento de calidad, del despliegue tecnológico, de equipamiento y de su atractiva presentación, ese plus está en parte justificado.



## NUEVO VOLVO XC90 A NEW BEGINNING

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

[VOLVOCARS.ES](http://VOLVOCARS.ES)





# Atrae miradas y va mejor que nunca

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

El nacimiento del primer Mustang en 1964 figura en la historia del automóvil como uno de los hitos comerciales del sector, y su éxito al otro lado del Atlántico fue tal que la competencia de Ford se puso a trabajar en modelos similares –deportivos, estilosos y con precios asequibles– que dieron lugar a un nuevo segmento: los ‘pony cars’. Sólo unos pocos, como el Firebird o el Camaro, llegaron a nuestro continente con alguna de sus múltiples evoluciones, pero la mayoría, como el Javelin, el Challenger o el Barracuda,

Es curioso. La sexta generación del Mustang es la primera que Ford comercializa en Europa; y, sin embargo, todo el mundo conoce el mítico deportivo americano. Ha habido que esperar medio siglo para tenerlo entre nosotros, pero el auténtico ‘pony car’ ha preparado bien la cita.

se mantuvieron siempre como productos de consumo local. Lo mismo que el Mustang, sólo que el coche de Ford sí logró convertirse en icono mundial, ayudado por apariciones estelares en el cine, como la película ‘Bullitt’ protagonizada por Steve McQueen.

Hace unos años Ford deci-

dió apostar por su perfil más deportivo, y dentro de esa estrategia debía jugar un papel esencial el nuevo Mustang, cuya sexta generación fue concebida pensando en los conductores europeos, más exigentes. De ahí, por ejemplo, que el conjunto sea más rígido que en el modelo prece-

dente –un 28 por ciento más–, que la gama incluya un motor EcoBoost con turbo e inyección directa de gasolina –es un 2.3 de cuatro cilindros con 317 CV– o que se haya cuidado lo relacionado con la conducción deportiva: reparto de pesos, suspensión, frenos, personalización del chasis mediante ajustes en el cuadro... Hace dos meses, tras ponernos al volante de toda la gama, indicábamos que parecían mejor idea las versiones GT, dotadas del motor 5.0 V8 de 418 CV, de un chasis con una puesta a punto muy ‘seria’ y de un equipo de serie algo más completo. Son 7.000 euros más que

con el racional EcoBoost, pero seguimos hablando de un precio ‘cañón’: 46.000 euros en el caso del Fastback –coupé– y 50.000 si se trata de nuestro protagonista, con carrocería Convertible y capota eléctrica. Eso en el caso de las versiones de cambio manual, pues con el automático la factura sube 3.000 euros.

El nuevo Mustang supone un salto adelante, sobre todo en términos de dinamismo, aunque en otros capítulos se muestra más respetuoso con la tradición para seguir siendo el ‘pony car’ que muchos americanos siguen deseando. La estética, para empezar, es inconfundible: basta con verlo un segundo a cualquier distancia para saber que es un Mustang. A ello ayuda su caballo mesteño galopando sobre la parrilla frontal, o ese cierto aire de ‘chico malo’ que el cliente puede acentuar eligiendo opciones como las franjas deportivas en negro –500 euros–



▲ Los emblemas ‘GT’ y ‘5.0’ identifican al Mustang más enérgico. Y la silueta del caballo mesteño prolifera en el exterior y el interior, todo lo contrario que el óvalo de Ford.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>5.0 Ti-VCT V8</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	4.951
Alimentación	Inyección electrónica multipunto
Potencia máxima/rpm	421 CV / 6.500
Par máximo/rpm	54,1 mkg / 4.250

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,69 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,65
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 380 / Discos vent. 330

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson de doble rótula, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora tubular.
Trasera:	Independiente, de tipo multibrazo Integral-Link, con muelles, amortiguadores monotubo y barra estabilizadora maciza.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos delanteros-traseros	255/40 R19 - 275/40 R19
Marca	Pirelli

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.786
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.784 / 1.916 / 1.394
Capacidad del maletero (l)	332
Capacidad del depósito (l)	61

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>240 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	13,3
De 0 a 50 km/h	2,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,1 (4,8)
Recorriendo (metros)	79

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	28,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,7

<b>CONSUMOS</b>	
<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 21,6 km/h de promedio	17,8
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,8
En conducción dinámica	19,2
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	10,0
A 140 km/h de cruceo	11,3
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	12,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	504
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	20,1
Ciclo extraurbano	9,8
Ciclo mixto	13,6

Si quieres saber más sobre el Ford Mustang...  
[www.m16.in/2158](http://www.m16.in/2158)



<b>PRECIO</b>	<b>50.000 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 306 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
COMPORTAMIENTO	*****	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">+</div> <div> <p>Relación sin igual entre producto, potencia y precio. Gasto bajo a ritmo normal. Deportividad y sensaciones. Frenos. Maletero correcto.</p> </div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">-</div> <div> <p>Plazas traseras incómodas. Depósito pequeño. Acabado y calidad de plásticos. Techo con desbloqueo manual. Sin botón único ‘4 elevallunas’.</p> </div> </div>
ACABADO	*****		
PRESTACIONES	*****		
CONFORT	*****		
SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		



### LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Mustang permite ser foco de atención en las calles como si condujésemos uno de esos superdeportivos cuyo

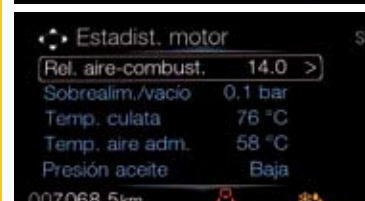
precio duplica o triplica el del ‘pony car’ de Ford. Y si tiene carrocería Convertible será aún más difícil pasar desapercibido. Pero esta sexta generación no es sólo imagen y caballos, porque ahora podemos disfrutar mucho de la conducción, sobre todo si optamos por la versión GT de 421 CV. Lo peor, sus incómodas plazas traseras.







**CONTROL DE ARRANCADA VIENE DE SERIE CON EL MOTOR V8 Y EL CAMBIO MANUAL, AUNQUE IMITAR LAS HUMEANTES SALIDAS DE UN 'DRAGSTER' ES TAMBIÉN POSIBLE... Y FÁCIL OPCIONES COMUNES TODOS LOS MUSTANG OFRECEN NAVEGADOR CON PANTALLA TÁCTIL, SENSOR DE PARKING TRASERO Y PAQUETE PREMIUM**



▲ Podemos elegir entre cuatro modos de conducción, incluido el radical 'Pista', y el tacto de dirección también es ajustable. Se pueden medir fuerzas laterales y aceleraciones, y tenemos información de todo tipo.

▲ El maletero tiene un volumen correcto: 332 litros. Las piezas de plástico que tapan el hueco entre capota y carrocería tras plegar el techo se colocan a mano. También se puede circular sin ellas.

► El llamado 'chasis de alto rendimiento' le sienta bien, sobre todo los frenos Brembo con discos delanteros enormes.



▲ Las butacas delanteras son cómodas y sujetan, pero detrás hay poco espacio, y el respaldo es corto. Los asientos Recaro sólo se ofrecen para el coupé.



o el llamativo tono Amarillo Sport -1.400 euros-. Pero de serie ya impone, sobre todo este GT probado, con más 'goma'

detrás, llantas negras y parrilla frontal en ese mismo color. Dentro, dos cómodas butacas delanteras y un vistoso salpi-

cadero que, sin embargo, no anda sobrado de refinamiento. Porque abundan los plásticos duros y la terminación se queda en un aprobado raspado. Pero es lo esperado, pues un Mustang debe ser asequible y los milagros no existen.

Además, por 2.700 euros extra podemos mejorar nuestro entorno gracias al Paquete Premium, que incluye navegador, sistema de audio Shaker Pro con 12 altavoces, sensores de parking posteriores, tapicería de cuero y asientos calefactables y refrigerables, lo que se añade a una dotación de serie ya completa: climatizador bizona, conectividad SYNC2 con pantalla táctil de 8 pulgadas, faros de xenón, LED

en las luces antiniebla delanteras y las ópticas traseras, iluminación ambiental ajustable -7 colores-, pedales en aluminio, volante multifunción y un display de 4,2 pulgadas entre velocímetro y cuentavueeltas que ofrece todo tipo de informaciones, incluidas algunas que parecen destinadas a científicos o ingenieros de pista.

Si pasamos a la segunda fila, acomodarse no es fácil, porque las dos plazas parecen ideadas para niños, tanto por las cotas -vamos encajados, apenas hay hueco para meter las piernas y sólo hay 87,5 centímetros de altura- como por el respaldo sin reposacabezas. Y los ocupantes traseros se quejarán también

de las turbulencias en cuanto salgamos sin techo a carretera, pues incluso delante se hace evidente el viento al rebasar 120 km/h. La capota de lona aísla bien y presume de un rápido accionamiento eléctrico, pero mantiene la palanca de bloqueo manual en el marco del parabrisas, como en los cabrios de hace años.

Una vez 'metidos en harina' el Mustang GT empieza a descubrir buena parte de sus atractivos, como un bello sonido a V8 'gordo', una respuesta muy progresiva que inyecta agrado a la conducción si rodamos relajados o unas prestaciones estupendas, de lo que dan fe los 5,1 segundos para alcanzar 100 km/h o los 4,5



▲ Exclusivas de las versiones GT son también las llantas negras. Y el Mustang 'gordo' monta neumáticos traseros más anchos: 275/40 R19.

necesarios para recuperar de 80 a 120 km/h en cuarta. En sexta, por contra, sentimos sosiego -recordemos que no hay turbo-, y los 13,7 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en esa marcha no son, desde luego, de 'superdeportivo'.

En cuanto al gasto, se anuncia una media de 13,6 l/100 km y a poco que demos gusto al 'gas' rebasaremos los 15, pero a ritmos legales, y gracias al largo desarrollo de la sexta, el promedio descendiendo mucho, hasta el punto de que

le hemos medido sólo 12,1 l/100 km en nuestro recorrido mixto. Meritorio, pues de 'start-stop' o desactivación de cilindros, nada de nada.

Y las mejoras son aún más decisivas al afrontar 'alegres' vías de montaña, pues por fin podemos usar un Mustang como si fuese un 'GTI'. El coche frena de maravilla con sus generosos Brembo -de 120 km/h a 0 en sólo 49 metros-, el paso por curva es mucho más eficaz de lo que podría esperarse y la dirección -graduable en tres niveles- es rápida y precisa. Pero si llueve, conviene no arriesgar y elegir el modo de conducción 'Nieve-Mojado' salvo que nos vayan las emociones fuertes de verdad.

## SUS RIVALES



**AUDI A5 CABRIO 2.0 TFSI**  
Ninguno de los tres coches es rival directo, pero sí son alternativas lógicas. El A5 con 225 CV, tracción delantera y caja manual cuesta lo mismo. Maletero de entre 380 y 320 litros.

Precio	50.590 €
Potencia	225 CV
Consumo 0 a 100 km/h	6,3 l/100km
	7,4 seg.



**BMW 428i CABRIO**  
Es algo más caro, pero su motor -los tres coches llevan un 2.0 Turbo- es muy energético. Maletero de 370 litros en modo coupé, pero de sólo 220 cuando guardamos su techo duro.

Precio	52.800 €
Potencia	245 CV
Consumo 0 a 100 km/h	6,8 l/100km
	6,4 seg.



**MERCEDES E 250 CABRIO**  
La peor relación entre precio y potencia de los tres, pero también es el que anuncia menos gasto. Maletero de 390 litros, y 300 al guardar su techo, de lona como en el A5.

Precio	59.000 €
Potencia	211 CV
Consumo 0 a 100 km/h	6,2 l/100km
	7,5 seg.



# 30.000 kilómetros y subiendo

El Hyundai Tucson se está portando tan bien durante estos tres últimos meses, que hemos decidido ampliar la prueba de fiabilidad y recorrer 50.000 kilómetros en vez de 25.000 como estaba previsto. Y ya llevamos 30.000 sin apenas incidentes. Pero hemos hecho un alto en el camino.

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

Ávila, Salamanca, Galicia, Teruel, Daimiel, Cádiz, Jerez de la Frontera, algunos pueblos blancos como Arcos de la Frontera o Vejer... El Tucson sigue con nosotros haciendo kilómetros sin parar y estas son las últimas ciudades y pueblos que ha visitado, aunque todavía le queda mucho por recorrer. De hecho, mientras escribimos estas líneas y una vez superada la revisión de los



El Alcázar de Toledo fue un palacio romano en el Siglo III y según pasó el tiempo fue creciendo hasta convertirse en esta fortificación.

Si quieres saber más del Hyundai Tucson...  
[www.m16.in/2857](http://www.m16.in/2857)



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 CRDI 136
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	84,0 x 90,0
Cilindrada (c.c.)	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. dir., TGV e intercooler.
Potencia máxima oficial	136 CV
Potencia máx. 10.000 km	138,6 CV
Potencia máx. 20.000 km	138,8 CV

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ven. (305 mm) / Discos (302mm)

SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora.	
Tras.: Indep. de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/60 R17 - 7,5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.604
Capacidad maletero/depósito	488/62
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.475 / 1.850 / 1.645

## PRESTACIONES (10.000/30.000)

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H	216 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m salida parada	18,1	17,3
1.000 m salida parada	33,2	31,9
De 0 a 100 km/h	11,7 (Oficial 10,6)	10,3 (Oficial 10,6)
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,2	15,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,9	17,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5	18,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,2	30,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,1	32,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,9	34,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,4	7,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,4	8,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,5	9,9

## CONSUMOS

	10.000 km	30.000 km
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,7 km/h de promedio	6,5	6,1
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,0	4,8
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,2	5,9
A 140 km/h de cruceo	7,3	7,0
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	6,0	5,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	1.010	1.050
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,6 / 4,4 / 4,8	

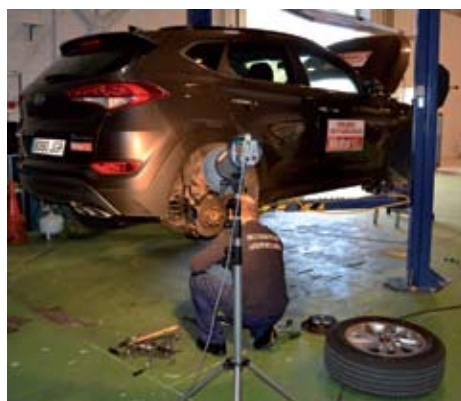




**CORREVIT EL TODOCAMINO COREANO SE HA SOMETIDO YA EN DOS OCASIONES A NUESTRO EXIGENTE APARATO DE MEDICIONES**



**DESGASTE MÍNIMO A PESAR DE LA DURA PRUEBA**



◀▶ Tanto el amortiguador del esquema McPherson delantero (a la derecha), como el del eje trasero (sobre estas líneas) se encontraban con una vida útil elevada. En concreto un 92 por ciento el delantero y un 96 por ciento el trasero.



▲ Uno de los soportes del motor que tan buen resultado está dando. Porque apenas llegan vibraciones al habitáculo. Y la sonoridad es baja.



▲ Las pastillas de freno traseras están prácticamente enteras. Les queda mucho material.

Casi en el ecuador de esta prueba de fiabilidad hemos hecho un alto en el camino para desmontar y comprobar el desgaste de algunas de las piezas más importantes del Hyundai Tucson 2.0 CRDI 136 de tracción delantera. Piezas como los amortiguadores, sometidos a una prueba extra de esfuerzo al realizar una exigente ruta todoterreno repleta de caminos rotos, los frenos de disco, tanto delanteros y traseros, o los neumáticos, para ver la uniformidad del desgaste.

También desmontamos el cubrecárter para comprobar la situación de algunas piezas y descubrir, por ejemplo, los soportes del motor que permiten que podamos hablar de una ausencia casi total de vibraciones incluso cuando actúa el sistema 'Stop/Start' de arranque y parada automático en detenciones prolongadas. Hay que destacar que para retirar esa pieza de material plástico que protege el cárter de aceite por debajo del motor de un eventual golpe en caminos, hay que desatornillar nada menos que 18 tornillos, un ejercicio que harán en el taller cada vez que se cambie el aceite. Pero también hay que decir que tanto el conjunto McPherson delantero de amortiguación co-

mo los elementos de la suspensión trasera se desmontan con mucha facilidad y rapidez.

Los discos delanteros ventilados de 305 mm y los traseros macizos de 302 mm han experimentado un desgaste mínimo, exactamente igual que las pastillas que una vez recorridos 30.000 kilómetros ofrecen una vida útil todavía muy prolongada. Por su parte los amortiguadores han sufrido un desgaste comedido, delante propio de un vehículo con motor delantero y mayor peso, y detrás, ajustado a un uso en el que habitualmente han viajado dos o tres personas con poco equipaje, es decir como la utilización normal que le dará al Tucson el 95 por ciento de sus propietarios.

En el caso del amortiguador delantero, algo más desgastado, está al 92 por ciento de su eficacia, mientras que en el trasero hemos medido un 96 por ciento de sus



▲ Amortiguadores, discos de freno y pastillas han sufrido el desgaste normal. Destacar que tras 30.000 kilómetros hemos cambiado los neumáticos delanteros al límite ya de desgaste.

propiedades. Todas las piezas analizadas están fabricadas con calidad y su desgaste está al nivel esperado en un producto con los más elevados estándares mundiales. De hecho Hyundai recurre a prestigiosas firmas europeas a la hora de fabricar su Tucson, un dato más que asegura la fiabilidad del modelo coreano.

30.000 kilómetros, de la que hablaremos más adelante, el todocamino de Hyundai ha sido sometido a un esfuerzo extra ya que ha realizado un

viaje relámpago pisando suelo de Francia, Andorra, Portugal y Gibraltar en tan solo tres días. Pero de ese periplo, con un buen número de

anécdotas curiosas, daremos buena cuenta cuando alcancemos los 40.000 kilómetros y publiquemos la consiguiente entrega.

De momento el coche sigue sorprendiendo a todos los probadores que lo conducen por su capacidad para recorrer cientos de kilómetros



▲ El Tucson de nuestra prueba de fiabilidad nos ha servido de ayuda en numerosas ocasiones. En este caso para hacer las fotos del Audi R8 en el INTA a través del techo practicable.

seguidos sin que el cansancio haga mella en el conductor. Esto, sin duda, tiene mucho que ver con alguna de las señas de identidad del coche, como su agrado y facilidad de conducción, su suavidad y silencio de marcha, el acertado diseño de sus asientos y la seguridad que transmite su excelente aplomo. También está gustando mucho su motor, ese 2.0 CRDI de 136 caballos que aún fuerza con bajos consumos y generosas

autonomías. De hecho, cumpliendo de forma más o menos ajustada los límites de velocidad en autovía y autopista, el Tucson puede recorrer con un solo depósito y sin parar a repostar un total de casi 1.000 kilómetros, gracias a un consumo que se mantiene en poco más de 6 litros cada 100 kilómetros y a un depósito de 62 litros.

Pero además de pasar poco por la gasolinera, el Tucson con el que no paramos



La Mancha y sus característicos molinos de viento siempre quedan bien en las fotos. Aquí en Mota del Cuervo.



El Eucalipto fue introducido en Galicia en 1860 por Fray Rosendo Salvado, misionero en Australia. Hay bosques imponentes.

de hacer kilómetros se mueve bien si nos salimos de las vías rápidas y nos da por meternos de lleno en un puerto de montaña repleto de cur-

vas. En esos escenarios comprobaremos en primer lugar el excelente comportamiento del coche, una estabilidad que no está reñida con una



**VIAJAR CON EL HYUNDAI TUCSON ES UN PLACER YA QUE OFRECE UN GRAN AGRADO DE CONDUCCIÓN Y MUCHA COMODIDAD**

**SISTEMA AEB**  
**Dañado tras un golpe aparcado**

El sistema de frenada autónoma de emergencia AEB de las siglas en inglés 'Automatic Emergency Braking', comenzó a dar fallos en uno de los viajes cuando el coche había recorrido ya unos 15.000 kilómetros. Y tuvimos que desconectarlo ya que el coche activaba el sistema al adelantar a los camiones. Al principio pensamos que el sensor del radar, situado tras el paragolpes en el lado derecho, se había ensuciado ya que es una de las posibilidades que se contemplan en el libro del usuario del Tucson. Sin embargo como a pesar de limpiarlo el fallo persistía esperamos a que el servicio de asistencia de Hyundai lo revisara y nos diera un veredicto. Al final el informe de la marca dice que la caja del radar se había movido en un golpe de aparcamiento (parece que contra un bolardo o similar y más fuerte de lo normal) y efectuaba mal las mediciones. Una vez enderezado, vuelve a cumplir su trabajo a la perfección.



◀▶ El testigo del AEB, en la foto debajo del que señala el control de descenso, se quedó encendido tras un golpe de aparcamiento.



En Moeche, provincia de La Coruña, hicimos esta foto delante de una llamativa casa típica de la zona.



Camino de Cabo Ortegal en las Rías Altas, encontramos este palacete abandonado al borde de la carretera.

elevada comodidad para los ocupantes. Y en segundo lugar también veremos que este moderno motor de 136 caballos ofrece una elasticidad destacable y muy buena respuesta en cualquier situación. Además el cambio es de los mejores del segmento por precisión, agrado, rapidez y tacto, además de que los desarrollos de cambio están elegidos con muy buen criterio. El Tucson también tiene pegadas, aunque se podría hablar de pegadas menores que no empañan el buen sabor de boca que le queda a todo el que lo conduce. Hablamos de un sistema de navegación al que le falta algo de rapidez y en el que se echa de menos un sistema de aviso de radares. Otra pega es el claro contraste entre la calidad lumínica de las luces de cruce, que en este caso son de LED, y las halógenas de

carretera, que proporcionan una iluminación más amarillenta y pobretona. Con 30.000 kilómetros en su haber, el Tucson que nos acompaña desde finales de septiembre pasó la segunda revisión sin contratiempos, y aprovechamos para cambiarle los neumáticos delanteros que ya estaban casi al límite de desgaste. No obstante, durante el viaje que el coche realizó a continuación pudimos comprobar que no salía agua por los eyectores de los limpiaparabrisas. Al parar en una gasolinera a rellenar el depósito (que es independiente del que aporta agua al limpia trasero), nos dimos cuenta de que el recipiente ya estaba lleno, pero también de que en ese mismo instante y ante nuestra insistencia, el agua comenzó a salirse por debajo. A falta de llevar el coche al ta-

ller para determinar y solucionar el problema, todo parece indicar que alguna abrazadera del manguito se ha soltado y no deja que el agua llegue a su destino. Antes de la revisión oficial marcada por Hyundai a la

que nuestro compañero de fatigas entra con 29.425 kilómetros en su marcador y en la que se vuelven a cambiar aceite (Shell Helix Ultra AM-L 5W30) y filtro de aceite, líquido de frenos o el filtro de polen, nuestro me-

**BANCO DE POTENCIA**  
**Siempre más de la que anuncia**

El tiempo y la experiencia nos ha enseñado que normalmente la potencia anunciada y homologada de un motor suele ser mayor cuando se somete al coche a una prueba en banco. Este aumento no se rige por ninguna acción que se pueda emprender de forma externa, aunque lógicamente existen muchas formas de potenciar un motor. Pero el valor de potencia de un motor según y como viene de fábrica

es una cifra que no podemos controlar aunque sí verificar para comprobar su evolución. Recientemente comprobamos en una prueba de fiabilidad similar a ésta que el Peugeot 308 1.2 Puretech de 130 caballos comenzaba la prueba con 130 caballos y la terminaba con 131,55 caballos. En el caso del Hyundai Tucson, a los 10.000 kilómetros el banco de potencia arrojó un resultado de 138,6 caballos, es decir 2,6 caballos más de lo homologado por la marca.

Pero es que tras recorrer 30.000 kilómetros, incluso este magnífico motor se ha permitido el lujo de aumentar todavía un poco más su cifra de potencia hasta los 138,8 caballos. Sin duda el motor está más suelto y gira mejor y para demostrarlo nada más fácil que comparar las



◀▶ El dato en el último banco de potencia realizado al Hyundai Tucson de nuestra prueba de fiabilidad ha mejorado ligeramente.



▲ Para efectuar una prueba en un banco de potencia hay que tomar una serie de medidas. Bosch nos lo pone muy fácil.

cifras de prestaciones 20.000 kilómetros después y comprobar con asombro que algunos datos ofrecen mejoras de casi dos segundos, una diferencia muy notable. Como siempre, nuestro agradecimiento a una marca tan prestigiosa como es Bosch y a

sus ingenieros de la central en Madrid que nos han permitido realizar una vez más esta prueba tan especial y tan importante para ver cómo evoluciona la mecánica de un automóvil. Cuando el Tucson llegue a los 50.000 kilómetros, volveremos.

cánico ha procedido a desmontar las piezas de mayor desgaste (ver recuadro) sin descubrir nada anómalo que no entre en el proceso habitual de deterioro por uso tras el kilometraje que un conductor normal habría tardado en realizar dos años. Otro aspecto que han destacado muchos de los conductores que han efectuado algún recorrido o viaje con el Tucson se refiere a la capacidad del maletero, con más de 500 litros de volumen útil, pero sobre todo a la tranquilidad que les transmite abrir el doble fon-



En la localidad de Barbate el Tucson se encontró con mucho atún, playas inmensas y un curioso puerto con cientos de anclas apiladas.

do del espacio de carga y comprobar que allí se esconde una rueda de repuesto de tamaño normal, como las que lleva montadas el coche. Y es que desde hace unos años cada vez es más habitual ver en ese hueco una rueda de emergencia con un uso muy limitado, y lo que es peor, un kit de reparación que no sirve para nada la mayoría de las veces. Quedan 20.000 kilómetros para llegar al objetivo de 50.000 kilómetros, pero como viajar con el Tucson es fácil, en muy poco tiempo veremos la línea de meta de esta prueba.





## Versión de 'combate'

Amplio, cómodo y tremendamente práctico, el C5 Tourer XTR es la variante más aventurera, ideal para los amantes del ciclismo.

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

Sólo hace falta fijarse un poquito para comprobar que el número de ciclistas aumenta día a día. La fiebre por este deporte se ha disparado y tenemos que aprender a convivir y respetarnos en el uso común de la calzada. También a la hora de transportar las bicicletas, ya que no vale 'cualquier' cosa.

Las soluciones prácticas, junto al espacio y el confort de marcha que ofrece el Citroën C5 Tourer XTR (abandona la denominación Cross) se convierten en una gran alternativa para el día a día de la familia, los grandes despla-

zamientos o llegar hasta el punto de partida para iniciar nuestra actividad preferida, que en muchas ocasiones se encuentra fuera del asfalto.

Dos accesorios nos facilitarán mucho las cosas. El enganche con rótula desmontable de nuestra unidad cuesta 382 euros. El portabicicletas presenta un abanico de precios más amplio. El nuestro, de la firma Thule, puede transportar tres unidades y el coste es de 780 euros. Hay opciones más económicas, pero pocas gozan de un montaje tan sencillo, sin herramientas, y se fijan de una forma tan segura, tanto para conducir como para los cacos (cuenta

con cierres con llave). Además se puede abatir para acceder al maletero (el portón es eléctrico) incluso con las 'bicis' sobre el soporte.

Pocos pueden presumir de un confort de marcha similar a este vehículo. La suspensión Hydractive III+, de serie, es la clave porque se adapta a las necesidades de cada momento. Incluso permite elevar el conjunto seis centímetros más respecto al suelo, hasta los 10 km/h.

Bajo el capó el propulsor diésel de 180 CV, asociado a un cómodo y eficiente cambio automático de seis relaciones, resulta modesto en consumos y brillante en prestaciones. Un gran tándem.

### LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OFICIALES)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 BLUEHDI</b>
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. directa, turbo geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV) / rpm	180 / 3.750
Par máximo (mkg) / rpm	40,8 / 2.000

### CHASIS

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos. Delanteros/Traseros	Discos ventilados / Discos
Diámetro de giro	11,7
Vueltas de volante	3,0
Neumáticos de serie	245/45 R18

### CARROCERÍA

Peso orden de marcha (kg)	1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.829 / 1.860 / 1.512
Distancia entre ejes (mm)	2.815
Capacidad maletero (mín./máx.)	505-1.462
Capacidad depósito (l)	71

### PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h	8,8 seg.
Velocidad máxima	219 km/h

### CONSUMOS

Urbano-Extraurbano-Mixto	5,2 - 3,8 - 4,4
--------------------------	-----------------

PRECIO **36.120 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

**114 G/KM**

### NUESTRA VALORACIÓN

#### NOS GUSTA

**+** Control de tracción inteligente. Confort de marcha. Habitabilidad. Equipamiento de serie.

#### DEBE MEJORAR

**-** Volante cubo fijo y con numerosos mandos. Paso del tiempo en la presentación interior. Sitio mando 'warning'.

### NUESTRAS ESTRELLAS

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



### LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>3.0 TDI BITURBO</b>
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	I.d. c.rail, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima CV / rpm	326 / 4.000-4.500
Par máximo mkg / rpm	66,3 / 1.400-2.800

### CHASIS

Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos ventilados
Diámetro de giro	11,9
Vueltas de volante	2,25
Neumáticos de serie	255/35 R20

### CARROCERÍA

Peso orden de marcha (kg)	1.940
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.943 / 1.874 / 1.461
Distancia entre ejes (mm)	2.912
Capacidad maletero mín./máx.	565 - 1.680
Capacidad depósito (l)	73

### PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h	4,9 seg.
Velocidad máxima	250 km/h

### CONSUMOS

Urbano-Extraurbano-Mixto	7,7 - 5,7 - 6,4
--------------------------	-----------------

PRECIO **84.840 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

**169 G/KM**

### NUESTRA VALORACIÓN

#### NOS GUSTA

**+** Calidad. Motor, cambio y tracción. Prestaciones y consumo. Seguridad, confort y tecnología. Amplitud. Estética 'S'.

#### DEBE MEJORAR

**-** Precio 13.750 euros mayor que el Bi TDI de 320 CV. Opciones caras. Radio de giro. Menos tacto 'sport' que el S6.

### NUESTRAS ESTRELLAS

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



## Contrarreloj en equipo

El A6 Avant diésel más exclusivo es este Bi TDI Competition que lo tiene todo para ser el compañero ideal de viaje. Para empezar, hasta 346 CV.

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

Los amantes de la exclusividad y las fuertes sensaciones en formato familiar están de enhorabuena con Audi. Y en particular, con su gama A6 Avant, coronada por varios deportivos 'camuflados' bajo una amplia y funcional carrocería de 4,94 metros con maletero de 565 litros ampliable a casi 1,7 metros cúbicos. En los últimos meses los hemos conducido casi todos: el RS 6 Avant de 560 CV, limitado a 305 km/h de velocidad punta y con dosis de 'mala leche' dignas de un R8 –anuncia un gasto oficial de 9,6 l/100 km pero en la práctica gasta 12,9

litros de media–, o el S6 Avant de 450 CV, también muy deportivo pero no tan rabioso, y que usa el cambio S tronic de 7 marchas en vez del Tiptronic de 8 del RS 6. En ambos casos, por supuesto, con la tracción Quattro que permite aprovechar hasta el último caballo, incluso sobre firme mojado.

Pero también hemos probado el A6 Avant más deportivo de cuantos funcionan con gasóleo: la versión Competition basada en el 3.0 Bi TDI Quattro Tiptronic. De los 320 CV originales –eran 313 antes de que el A6 se sometiera a la última renovación– se pasa a 326, disponibles entre 4.000 y 4.500 vueltas. Y una función 'overboost' permite al-

canzar 346 CV durante unos segundos, lo que se traduce en prestaciones impresionantes sobre la carretera. No disfrutaremos del alucinante sonido del RS 6 –que incluye petardeos dignos de un World Rally Car–, y tampoco del sedoso tacto deportivo del S6, pero el motor V6 TDI con doble turbo del Competition no suena nada mal, anda de maravilla –ahí quedan los 4,9 segundos para coger 100 km/h– y presume de un gasto real moderado: 8,6 litros, no tan lejos de los 6,4 homologados.

Y encima, con la 'supercajalidad' habitual en la marca, lo último en tecnología de seguridad y confort, y una carrocería amplísima que pide viajes.

**LA CLAVE**  
garroyo@motor16.com

Me gusta el ciclismo y me apasiona conducir. Por eso me lo he pasado en grande con la variante más potente del C5 Tourer XTR. Destacaría su confort, el rendimiento del motor, su amplitud, el equipamiento y lo fácil que me lo puso para transportar la bici...



▲ La versión más potente del C5 Tourer XTR viene 'alictada' hasta el techo a nivel de equipamiento, incluida la suspensión Hydractive III+.



▲ Por fuera, llantas de 20 pulgadas, suspensión rebajada 20 milímetros, pinzas de freno rojas y paquete S line. Y dentro, tono negro y más equipo.

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

Audi tiene versiones TDI del A6 Avant con 150, 190, 218, 272 y 320 CV. ¿Había necesidad de ofrecer uno con 326 CV que a veces se transforman en 346? Sin duda, porque los amantes de lo exclusivo existen. El Competition, además, trae un equipamiento especial.



**SEAT ES UNA MARCA DE FUTURO, CON EL POTENCIAL DE HACER ALGO, INNOVADOR Y DIFERENTE. AHORA EMPEZAMOS A TOMAR DECISIONES PARA 2020.**



Luca de Meo durante la entrevista, en su despacho del edificio corporativo de Seat en Martorell: «Tengo facilidad para adaptarme a diferentes culturas organizativas. En Seat me siento como en casa, con una responsabilidad especial por ser su presidente».



▼▲ La calidad del Audi Q3, fabricado en Martorell, o del Seat León, número uno de satisfacción al cliente en Alemania, demuestran algunos de los puntos fuertes de la compañía



▲▼ La llegada de los nuevos SUV permitirá a Seat competir en los segmentos de mayor crecimiento del mercado. El diseño de ambos modelos ya está finalizado. Y el del nuevo Ibiza muy definido.



## LUCA DE MEO El personaje



Luca de Meo nació en Milán en 1967. Graduado en Administración de Empresas, inició su andadura en el mundo del automóvil con Renault en 1992. Tras dos años en Italia pasó a Francia como responsable de Análisis de Mercado y Gestión de Producto. En 1998 entró a formar parte de Toyota Europa, donde jugó una parte muy activa como jefe de Plan Producto en el éxito del Yaris, 'Car of the Year' 2000. En 2002 fue fichado por el Grupo Fiat para Lancia, de la que acabaría siendo vicepresidente.

A finales de 2004, Luca de Meo recibió un encargo de mayor envergadura, al ser nombrado responsable de Fiat, con un lanzamiento clave como el del 500, 'Car of the Year' 2008. De Meo tuvo asimismo gran influencia en el renacer de Abarth, marca que presidiría desde 2007 hasta 2009, cuando era director de Marketing de Fiat Group Automobiles y consejero delegado de Alfa Romeo.

Su andadura en Volkswagen se inició en 2009 como responsable de Marketing de la marca del mismo nombre, y seguidamente de todo el Grupo, hasta que en 2012 entró a formar parte del Consejo de Audi AG, como vicepresidente de Ventas y Marketing, así como del Consejo de Administración de Lamborghini y Ducati.

# Seat: metamorfosis en dos fases

Conozco a Luca de Meo, la persona, desde hace casi 20 años; y conozco sus obras. Siempre ha dado lo mejor de sí mismo; y siempre ha coronado con éxito sus tareas. Ahora inicia una nueva etapa, nada menos que conducir los destinos de Seat; y lo tiene claro. En su mente hay dos objetivos: materializar el plan definido por su antecesor en el cargo, Jürgen Stackmann, y trazar una estrategia de futuro que dé a Seat una personalidad más acusada e independiente dentro del Grupo Volkswagen. Pero vayamos por partes.

## NUEVOS MODELOS» Enriquecer la gama

El primer modelo que lanzará De Meo es el SUV del segmento C. Muchos años después del concepto Tribu, la entrada de Seat en esta categoría se hará realidad en el Salón de Ginebra 2016, el próximo mes de marzo. Ya hace meses se filtró el nombre para este modelo, Tekta, y una de las primeras decisiones del ejecutivo ita-

Más que palabras, intenciones. Ésa es la conclusión a la que se llega tras conversar con Luca de Meo, nuevo presidente del Comité Ejecutivo de Seat, que pilotará la transformación más fructífera de la marca española.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

liano nada más llegar a Barcelona fue cambiarlo por el de una ciudad española, algo que provocó el alivio de muchos miembros de Seat. Lo de Tekta sonaba raro... Tampoco se llamará Arán ni Teide. «Entrar en el universo SUV, en segmentos en los que ahora no estamos presentes, es una gran oportunidad. Son coches que la gente quiere, porque resultan muy prácticos, de gran capacidad, y con una posición de conducción elevada, fácil acceso y óptima visibilidad. En cuanto al volumen que representan, los SUV suman el 30 por ciento de las ventas en una marca como Audi», dice De Meo.

Junto con el León, el León SC y el León ST, este SUV completará la oferta de Seat en el

segmento más importante del mercado europeo, compitiendo directamente con los Nissan Qashqai, Kia Sportage, etc. Sus bazas serán una estética y una tecnología de vanguardia. Como ya informó Motor 16 hace meses, ofrecerá 5 plazas, tracción delantera o a las 4 ruedas, y la misma distancia entre ejes del León ST sobre la plataforma MQB A, así como sus motores, lo que garantizará una generosa habitabilidad y un comportamiento de primer nivel, seguro y dinámico.

## SEGMENTO B» Los primeros de la clase

En unos años, a Seat le tocará también el cambio generacional del Ibiza. Sobre ese próximo Ibiza V, Luca de Meo no se

ahorra los piropos: «El futuro Ibiza es técnicamente impresionante, y representará un empuje adicional para el volumen de la marca». Por descontado, quieren que siga siendo el modelo más vendido de su categoría.

Los argumentos del presidente de Seat se basan en unas simples letras: MQB A Cero. Esta es la denominación de la matriz modular que el Grupo Volkswagen ha desarrollado para sus futuros vehículos del Segmento B. «Seat va a inaugurar con el Ibiza la nueva plataforma, y también será la primera marca en sacar el SUV pequeño dentro del Grupo Volkswagen», adelanta De Meo. Sin duda será una gran responsabilidad por la cantidad de modelos de Audi, Skoda y Volkswagen que vendrá detrás... Pero los ingenieros del Centro Técnico de Martorell tienen una buena experiencia en liderar este tipo de desafíos técnicos, como ya ocurrió con la plataforma PQ 25 del actual Ibiza.

Cundo preguntamos a Lu-

ca de Meo qué ventajas ofrecerá el cambio de plataforma en el Segmento B, responde convencido: «La nueva plataforma MQB A Cero del futuro Ibiza significará algo similar al salto habido entre el León II y el León III, una gran evolución en términos de dinámica, info-entretenimiento, calidad... Va a ser uno de los coches más avanzados de su categoría».

Al futuro Ibiza le seguirá el nuevo SUV del Segmento B, un modelo para competir con los Honda HR-V, Mazda CX-3, Peugeot 2008, Renault Captur... También empleará la plataforma MQB A-Cero y se aprovechará de todas esas mejoras citadas por Luca de Meo relativas a conectividad, habitabilidad, dinámica de conducción y seguridad. Pero tendrá una carrocería completamente distinta a la del Ibiza; no se limitará a unas protecciones de carrocería y unas barras en el techo. No es poca información... Sin embargo, cuando le pregunto a De Meo si tendrá una variante con tracción

a las 4 ruedas, responde con un lacónico «no puedo decirlo aún...». Pero traerá sorpresas. ¿Y el diseño? «Tenemos el talento y la capacidad para decidir todo por nosotros mismos. Les he pedido a Matthias Rabbe, vicepresidente de I+D, y a Alejandro Mesonero-Romanos, director de Diseño, que sigan apostando por crear automóviles con la misma pasión».

## ESTRATEGIA» Mayor diferenciación

Parece claro que Seat tiene el medio plazo bien fundamentado, en fase de crecimiento, con una gama potenciada y ampliada ya a punto de caramelo, que le permitirá competir en el 80 por ciento del volumen del mercado, en vez del 50 por ciento actualmente. Para jugar en la liga de los grandes, sin embargo, hace falta algo más.

«El problema son los mercados en los que hacemos un 1 por ciento de cuota, porque para entrar en el grupo de


marcas que se plantea la mayoría de la clientela al comprar un coche nuevo, hay que tener el 4-5 por ciento de cuota de su segmento», comenta el presidente. La solución a esta carencia pasa por una imagen más sólida, asociada a una identidad determinada. Diseño y tecnología son la base, pero hace falta un atributo distintivo, adicionalmente a los que hoy evidencia el pertenecer al Grupo VW. «La calidad de Seat es mejor que la imagen que tenemos en algunos mercados. Cultura, pasión por la marca, organización ágil, nuestra división Seat Sport... son otros puntos fuertes de la compañía. El León, número uno en satisfacción del cliente en Alemania, es una buena prueba del nivel alcanzado, como el Audi Q3 fabricado en Martorell, que ha ganado el Consumer's Report. Pero en ciertos países fuera de España nos falta una imagen más concreta, y convencer a la gente de que somos capaces de hacer algo único, creíble... En ese senti-

do, yo no vengo a imponer mi punto de vista, sino a sacar lo mejor, la sustancia de Seat». Así resume Luca de Meo su visión para lograr que su marca sea alternativa de compra entre la generalidad de clientes también fuera de España.

La diferenciación ha sido un 'leit motiv' de este italiano de 48 años de edad a lo largo de su carrera. Y ése es su planteamiento con Seat, incluso mirando al medio plazo. «Más allá de 2020 muchas cosas empezarán de nuevo, y todos partiremos desde el mismo nivel. Buscaremos nuevas oportunidades en el negocio del automóvil. En Audi hemos aprendido mucho al respecto. Para Seat, me gustaría pensar en una marca que haga algo innovador y único en áreas clave... incidir en su identidad y en su diferenciación. Ahora empezamos a tomar decisiones para ese periodo».

La nueva 'Fórmula Seat' está en camino. Pronto empezaremos a ver sus primeros frutos.



 EQUIPO DE SERIE MUY COMPLETO, CON CÁMARA TRASERA, CONTROL PREDICTIVO DE FRENADA Y PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR

# Le va la marcha



Si quieres saber más del Suzuki Vitara S...  
www.m16.in/2754

La ampliación de la gama del nuevo Vitara tiene como protagonista esta versión S encargada de estrenar el motor de gasolina 1.4 Boosterjet de 140 CV, que destaca por agrado y prestaciones, y permite elegir entre los cambios de seis marchas manual y automático, siempre con tracción total.

P.M./A.C. | motor16@motor16.com

Aunque la oferta inicial ya era bastante completa, pues el nuevo Vitara combinaba desde el principio los dos tipos de tracción –delantera o total– con dos motores de 120 CV –un gasolina 1.6 atmosférico de la propia Suzuki y un 1.6 turbodiésel procedente de Fiat–, en la firma japonesa amplían ahora las posibilidades de elección con una moderna transmisión automática –ver

cuadro adjunto– y una variante de corte deportivo que estrena motor de gasolina. Y es que el Vitara S, que acabamos de conducir en las inmediaciones de Madrid, acoge bajo su capó un propulsor 1.4 dotado de inyección directa y turbocompresor, perteneciente a la nueva familia Boosterjet creada por Suzuki, y que también incluye el 1.0 Turbo tricilíndrico de 111 CV que debutará en el nuevo Baleno.

El 1.4 Turbo que nos ocupa

► Los asientos de la nueva versión también son específicos, pues sujetan mejor y tienen tapicería mixta con inserciones en cuero.



esta vez rinde 140 CV a 5.500 rpm y presume de un par máximo de 22,4 mkg entre 1.500 y 4.000 vueltas, cifras muy prometedoras que después, sobre el asfalto, se traducen en un excelente agrado de marcha, pues funciona con suavidad y hay muy buena respuesta desde bajo régimen. Además, las dos cajas de cambio disponibles tienen seis marchas, tanto la manual como la automática, por la que hay que pagar 1.500 euros más y que apenas altera las prestaciones –con ambos tipos de transmi-

sión se anuncian 10,2 segundos en el ‘0-100’ y 200 km/h de velocidad punta– o el consumo: 5,4l/100 km el Vitara S manual y 5,5 el automático. El nuevo motor sólo se combina con la tracción total –no sería mala idea ofrecerlo también en versión 2WD– y con el deportivo acabado S, de apariencia muy diferenciada porque incorpora de serie llantas de 17 pulgadas en negro, retrovisores plateados y una parrilla frontal tomada del ‘concept car’ iV-4, con cinco secciones que parecen



▲ Llantas de 17 pulgadas en negro, faros con protectores de LED rojos, parrilla de cinco ‘bocas’ y retrovisores plateados.

superponerse. Y ese aspecto deportivo sigue dentro, pues Suzuki personaliza el habitáculo con una tapicería de tejido y cuero, detalles rojos en

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.373
Potencia máx. CV/rpm	140/5.500
Par máx. mkg/rpm	22,4/1.500-4.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man.6v./Aut.6v.
Frenos del./tras.	Dis. ven./Discos
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg)	1.210 (Aut: 1.235)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.175/1.775/1.610
Volumen maletero (l)	375 / 1.120
Capacidad depósito (l)	47
De 0 a 100 km/h (s)	10,2
Velocidad máx. (km/h)	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,4 (Aut: 5,5)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	127 (Aut: 128)
Precios desde... (euros)	23.660

## CAMBIO AUTOMÁTICO TCSS Doble embrague para el Vitara 1.6 DDiS 4WD

La segunda sorpresa en la gama Vitara tiene que ver con la versión diésel 1.6 DDiS dotada de tracción total AllGrip, disponible hasta ahora sólo con cambio manual y que a partir de este momento también se ofrece con transmisión automática. Pero no se trata del cambio automático de seis marchas ofrecido en la versión 1.6 de gasolina con tracción delantera, sino de la nueva caja TCSS (Twin Clutch System by Suzuki), con doble embrague interno para suavizar el funcionamiento y lograr saltos entre marchas más rápidos. Tiene seis velocidades, eleva un poco el consumo frente al Vitara 1.6 DDiS 4WD manual –sube de 4,2 a 4,5 litros– y monta levas en el volante. Con acabado GLE, el precio es de 24.610 euros –21.110 incluyendo todos los descuentos posibles–, y de 26.560 –23.060 con descuentos– si preferimos el completo GLX.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 DDiS TCSS
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima/rpm	120 / 3.750
Par máximo/rpm	32,7 / 1.750
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. ven./Discos
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg)	1.325
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.175/1.775/1.610
Volumen maletero (l)	375 / 1.120
Capacidad depósito (l)	47
De 0 a 100 km/h (s)	12,4
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	4,5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	118
Precios desde... (euros)	24.610



PRECIO de **23.660 a 25.160 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **127 G/KM**

## PRIMERAS IMPRESIONES

### NOS GUSTA

Motor potente y progresivo. Carrocería amplia y práctica. Manual y automático. Tracción eficaz.

### DEBE MEJORAR

Aspecto de plásticos. Altura libre al suelo. Motor 1.4 Turbo sólo con 4WD. Sin rueda de repuesto.



◀ Al igual que el exterior, el interior del Vitara S se personaliza bastante: palanca de cambios y volante con pespunte rojos, pedales deportivos en aluminio...

volante, cambio, asientos o instrumentación, y pedales en aluminio. Lástima que el aspecto de algunos plásticos sea algo pobre, pues el acabado en general es bueno y se respira, incluso, cierto refinamiento.

Y en el lado positivo hay más cosas, como un interior amplio, un maletero de 375 litros que figura entre los me-



jores de la clase y, sobre todo, un equipo de serie francamente completo: botón de arranque sin llave, climatizador, sensores de parking de-

lante y detrás, pantalla táctil de 7 pulgadas con navegador y cámara trasera, control de velocidad adaptativo, asientos calefactables, faros LED de cruce, levas de cambio en la versión automática...

Según Suzuki, sumando todos los descuentos –incluido el PIVE– hay ahora un Vitara S desde 20.110 euros.





# Atracción total y para casi todos

Ford apuesta con fuerza por los modelos de tracción a las cuatro ruedas, sinónimo de seguridad y eficacia en cualquier tipo de condición, pero también de diversión si hablamos del Focus RS. En 2016 la firma del óvalo tendrá ocho modelos AWD –33 versiones sin contar las opciones que ofrece la Transit– frente a los tres que tenía en 2014, por lo que sus ventas en Europa pasarán de 63.000 unidades AWD en 2014 a 139.000 en 2016. Cuatro son los sistemas de tracción total, los hemos probado y te contamos cómo funciona cada uno.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Si quieres saber más de la gama AWD de Ford...  
[www.m16.in/2986](http://www.m16.in/2986)



## AWD INTELIGENTE

Cinco modelos en los que se adapta a las circunstancias

En 2007 aparece el primer Ford Kuga, que estrenaba un sistema de tracción total inteligente capaz de variar la potencia enviada a sus ejes dependiendo del estado del firme. Este sistema ha ido evolucionando con el tiempo y el nuevo Kuga sigue apostando por él, con hasta 9 versiones AWD. Mondeo, S-Max, Galaxy y Edge –este último llega en abril con un TDCi de 180 ó 210 CV– comparten plataforma y, por tanto, sistema de tracción total AWD, que sólo está disponible con mecánicas diésel de 150 ó 180 CV.

Es también 'inteligente', de forma que sus diferentes sensores detectan una posible pérdida de tracción y ajustan la potencia que se envía a cada eje en tan sólo 20 milisegundos –20 veces más rápido que un parpadeo–, que puede variar del 10 0 por cien delante, a un reparto del 50 por ciento a cada eje.

Este sistema de tracción total inteligente incrementa el peso en poco más de 80 kilos, y el consumo medio se eleva entre 0,4 y 0,5 l/100 km. También se encarecen 2.000 euros en Kuga y 3.000 en Mondeo, S-Max y Galaxy.

Galaxy, S-Max, Edge y Mondeo usan la misma plataforma, lo que facilita y abarata el desarrollo de la tracción total.



▶▶ Un gráfico, algo pequeño, muestra el reparto de par a cada eje, que varía constantemente, dependiendo del estado del firme.

## FORD PERFORMANCE AWD

Sólo para el Focus RS y sus 350 CV

El departamento Ford Performance ha cogido el sistema AWD inteligente y lo ha modificado para acoplarlo al Focus RS, una máquina con 350 CV que 'sabe' ir de lado como si de un propulsión trasera se tratase. Para ello es capaz de mandar el 70% de esa potencia al eje posterior, y gracias a la función Torque Vectoring ese 70% lo puede enviar a su vez a una única rueda trasera. Por si todo ello fuera poco trabaja conforme a los cuatro modos disponibles: Normal, Sport, Track y Drift.



▶▶ En el circuito de pruebas que Ford tiene en Bélgica nos dieron varias vueltas con el Focus RS, que llega en febrero por unos 40.000 euros.

## AWD SELECCIONABLE

Un todoterreno de verdad

Todos los Ford Ranger –este nuevo llega en febrero– equipan tracción total. Apuestan por un clásico sistema que en posición 2H envía toda la potencia –TDCi con 160 ó 200 CV– al eje trasero, pero sin pasar de 120 km/h podemos seleccionar el modo 4H y su potencia se divide a partes iguales entre sus ejes. Para convertirlo en un todoterreno de verdad, detenidos, se puede optar por el 4L que activa la caja reductora. Ahora el Ford Ranger se sube por las paredes y como opción existe un bloqueo de diferencial trasero.



▶▶ Este mando permite elegir los modos de tracción. Incluso equipa reductora.



## AWD INTELIGENTE Y CON BLOQUEO

Con una Transit al fin del mundo

Ford también ha pensado en los vehículos comerciales y la Transit equipa un sistema de tracción AWD inteligente. Está disponible para el 2.2 TDCi con 125 ó 155 CV, y para tres longitudes, dos alturas, siete carrocerías... Hay un Transit AWD para cada necesidad. En condiciones normales manda toda la potencia a las ruedas traseras, pero en caso de pérdida de motricidad, varía de forma automática la entrega de potencia, al igual que sucede en los Mondeo, Kuga, Edge... Ahora bien, para afrontar terrenos 'complicados' el diferencial se puede bloquear y siempre hay un reparto 50:50.



▶▶ Deriva del usado en las berlines de Ford, pero suma un bloqueo muy efectivo.





El 6 de octubre de 1955, el DS 19 hizo su aparición bajo la cúpula del Grand Palais de París, provocando de inmediato una avalancha de público sin precedentes y la venta de 12.000 vehículos en un solo día. Su estilo, combinado con las innovaciones tecnológicas, le convirtió en un mito. Sesenta años después parece obligado celebrar el aniversario del histórico DS para poner de relieve su legado excepcional en una marca que sigue combinando diseño con tecnología, confort, sensaciones de conducción, elegancia y gusto por el detalle.

P. Martín y A. Mas | motor16@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins



◀ Primero fue el DS 19, con un motor 1.9 de 75 CV que pasaría a rendir 83 en 1961, y en 1965 llegó el DS 21, ya con 109 CV. En 1968 ve la luz el DS 20, en 1969 sube la potencia del DS 21 a 139 CV y en 1972 nace el DS 23, con un motor 2.3 de 141 CV.



# DS: 60 años de vanguardia

Aunque el proyecto VGD se inició en 1938, su desarrollo no culminaría hasta 17 años después, cuando aparece en París el DS 19, un modelo ideado por el experto en aeronáutica André Lefèbvre, el ingeniero Paul Magès –inventor de la famosa suspensión hidroneumática– y el estilista, escultor y pintor italiano Flaminio Bertoni que causó sen-

sación: durante los primeros 45 minutos se cursaron 749 pedidos del DS, al final de la jornada eran ya 12.000 las solicitudes recibidas y cuando cerró sus puertas el evento parisino diez días más tarde la demanda ascendía a 79.000 unidades. Un arranque comercial sin parangón.

En las calles, la aparición de las primeras unidades creaba

aglomeraciones de curiosos por su novedad, y sus soluciones técnicas y estéticas de vanguardia provocaban enorme curiosidad. Igual que lo era la Torre Eiffel y lo sería más tarde el avión supersónico Concorde, el DS se convirtió pronto en un símbolo francés. Su imagen no dejaba indiferente a nadie, y tampoco lo hacía su concentrado de alta tecnolo-

gía, pues la suspensión hidroneumática le proporciona un comportamiento y un confort que ningún otro coche había ofrecido hasta entonces, y su frenado de asistencia hidráulica extremadamente potente permitía distancias de frenado muy reducidas.

Sólo tres meses después de su presentación, en el Rally de Montecarlo de 1956, el



◀▶ En el exterior y en el interior se ha cuidado especialmente cada detalle del Nuevo DS 5, buque insignia y escarapate de la marca DS. Hasta en el reloj se aprecia la herencia del DS histórico.

DS 19 toma por vez primera la salida en una competición, ocupando la séptima posición de la clasificación general y el primer puesto de su categoría. Además, las seis unidades inscritas lograron llegar a meta.

Era sólo el comienzo de un exitoso historial deportivo, pues en 1966 un DS 21 conseguía la victoria absoluta en tierras monegascas con

el finlandés Pauli Toivonen al volante.

Paralelamente, la saga DS crecía y evolucionaba: la variante Break aparece en 1958, el mismo año que se presenta el DS 19 Prestige y que las posibilidades de personalización se incrementan al ofrecerse ocho colores de carrocería. Hoy, el Nuevo DS 5 también destaca en materia de per-



EN 1964 SE PRESENTA EL DS PALLAS, QUE OFRECÍA UN NIVEL DE ACABADO DESCONOCIDO HASTA ENTONCES EN UN MODELO FRANCÉS



◀ El DS 5 se moderniza, y ahora incluye una novedosa pantalla táctil de 7 pulgadas en color. Cuando nació el DS hace 60 años introdujo patrones inéditos en seguridad, elegancia o confort.

▲ Maletero de 468 litros en el DS 5. Y en el DS 23 hay más espacio del que permite imaginar la vista lateral.

pues con una automática de tres marchas fabricada por Borg-Warner. En septiembre de 1972, el DS 23 que ilustra estas páginas y que ha pasado por nuestras manos durante varios días, sucede al DS 21, y lo hace estrenando un motor

▲ Varias décadas les separan, pero en el cuidado por el confort, la amplitud y el refinamiento se aprecia que el primer DS creó escuela.

▲ También hay paralelismos en materia de instrumentación entre el DS Tiburón y el DS 5, que completa la información con el Head-up Display.



▲ La línea moderna y aerodinámica del DS, y su agrado de conducción, dejaron anticuados de un plumazo a la mayoría de los coches de su época. Aún hoy, conducirlo supone una experiencia seductora: suavidad de marcha, buena aislamiento acústico... Y el DS 5 potencia todas esas virtudes.



◀ Detalles de la palanca del freno de mano del DS, en el lado izquierdo del salpicadero, y de la fijación del cinturón de seguridad.

sonalización, pues el cliente puede combinar ese mismo número de colores con una extensa variedad de llantas de aleación –entre 16 y 19 pulgadas–, varias tapicerías –se ofrecen tres tipos de cuero– y seis motorizaciones: desde los diésel BlueHDi de 120, 150 y 180 CV, este último vinculado al moderno cambio EAT6, hasta el Hybrid 4x4, que rinde 200 CV y homologa un gasto medio de 3,5 l/100 km, pasando, ya en el capítulo de gasolina, por el THP 165 –ligado también a la transmisión EAT6– y el THP 210 S&S 6v.

En 1960 la familia DS volvía a crecer con la versión Ca-



▲ Los asientos del DS 5 tienen ajuste eléctrico, memorias de posición y función masaje. Todos los mandos quedan a mano: los de la consola central inferior, los de los asistentes situados a la izquierda del volante...

brioleet, de cuatro plazas y desarrollada por el carrocerero Henri Chapron, y se produce la primera evolución mecánica, pues el motor de 1.911 centímetros cúbicos del DS 19 pasa de 75 a 83 CV, lo que le permite alcanzar ya una velocidad punta de 150 km/h. Y en 1962, gracias a una serie

de modificaciones aerodinámicas en el frontal, los ingenieros reducen el consumo y elevan la velocidad máxima a 160 km/h. Las prestaciones volverán a protagonizar un impulso en 1965, cuando el DS 21 adopta un motor de 2.175 cc y 109 CV que se traduce en 175 km/h de punta, y

también el apartado tecnológico progresa constantemente para mantener al DS en vanguardia. Prueba de ello es que en 1967, coincidiendo con un ‘cambio de cara’ del modelo francés que incluye ópticas carenadas, las versiones altas de gama Prestige, Pallas y Cabrioleet adoptan los faros adi-

cionales pivotantes, mediante los cuales es capaz de iluminar el interior de las curvas antes incluso de entrar en ellas. Aún hoy, conducir de noche un DS Tiburón por una carretera de montaña con ese avanzado sistema de seguridad constituye toda una experiencia, y cuesta creer que hace medio siglo muchos usuarios ya se beneficiasen de una solución tan vanguardista.

En 1969 aparece una modificación mecánica de primer orden: el motor del DS 21 recibe una inyección de gasolina de gestión electrónica, con

lo que la potencia llega a 139 CV, se consigue una velocidad punta de 185 km/h y el DS se mantiene, frente a sus rivales, como un vehículo fuera de lo común.

Algo que no pasó inadvertido para los principales dirigentes de la época, que apuntaron su mirada hacia el modelo referente de la industria gala. El gobierno francés encargaba a Chapron una serie de DS para surtir la flota de coches oficiales, y en las entregas comenzaron en 1968. Se trataba de vehículos especiales, alargados a 6,53 metros, dotados ya

de inyección en sus mecánicas y que adoptaban un equipamiento más lujoso, con cristal de separación abombado e inclinado, tapicería completamente realizada en cuero marrón, terminación en madera, ventanillas eléctricas, climatización, iluminación interior especial, interfono o minibar.

En la siguiente década, ya en plena madurez, el DS sigue evolucionando. Así, por ejemplo, en 1970 y 1971 las modificaciones afectan principalmente a su transmisión: primero, con una caja de cambios de cinco marchas, y des-

de 2.347 centímetros cúbicos y 141 CV con el que ya alcanza 190 km/h.

En julio de 1975, tras 20 años de carrera ejemplar, el DS deja de fabricarse, estableciéndose su producción en 1.445.960 ejemplares.

Y es tres décadas después cuando una serie de ‘concept cars’, con revolucionarias propuestas estilísticas y técnicas, empiezan a preparar la llegada de los futuros DS 3, DS 4 y DS 5, punta de lanza en el renacimiento en 2014 de la marca DS. Herencia y vanguardia, la evolución continúa.





# MÁS ECOLÓGICO CON EL MOTOR THP 165 S&S Y EL CAMBIO AUTOMÁTICO EAT6, EL NUEVO DS 5 REDUCE 30 G/KM SUS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

Su lujoso estilo exterior e interior, la amplia variedad de mecánicas que incluye lo último en gasolina y diésel, su motorización Hybrid 4x4, el completo equipo de serie con avanzadas tecnologías y unas posibilidades de personalización inéditas en su clase hacen del Nuevo DS 5 el portaestandarte de la marca.



▲▲ El techo 'cockpit' del Nuevo DS 5, con mandos muy a mano y tres entradas de luz cenital, se inspira en el mundo de la aeronáutica.



## NUEVO DS 5 HYBRID 4X4 Sinónimo de potencia y eficiencia

El DS 5 es el primer automóvil equipado con la tecnología Hybrid Diesel, que une las prestaciones en carretera del motor Diésel HDi a la eficacia de la propulsión eléctrica, proporcionando sensaciones al volante estimulantes –200 CV, cuatro ruedas motrices, tracción eléctrica en ciudad, función 'boost' en aceleración...–, unas emisiones de CO<sub>2</sub> mínimas –90 g/km– y un consumo moderado: 3,5 l/100 km de media y 3,0 l/100 km en uso urbano. Mediante un selector situado en la consola central, el Hybrid 4x4 permite elegir entre cuatro programas de funcionamiento.



▲ Se puede elegir entre los modos Auto, Sport, 4WD (4 ruedas motrices) y ZEV (Zero Emission Vehicle).

# El buque insignia

El DS 5 acaba de ser renovado en profundidad, evolución que ya se aprecia en su elegante exterior, pues el frontal estrena la rejilla del radiador

DS Wings, que muestra el emblema DS en el centro y acaba por los extremos con los nuevos faros labrados –engastados como piedras

preciosas–, dotados de las tecnologías LED y Xenón. Es la nueva firma de la marca y no podía faltar en el coche que marca el paso de DS.

Además, cada cliente puede crear 'su' Nuevo DS 5, un vehículo ultrapersonalizable gracias a la extensa carta de colores de carrocería, la enorme variedad de llantas de aleación con medidas entre 16 y 19 pulgadas, o diversos estilos de tapicería, que permiten escoger el tipo y el acabado del cuero, e incluso su tono. Posibilidades de personalización que el usuario puede conocer al detalle a través de la página web 'driveds.es'.

Si el exterior es elegante, personal y vanguardista, el interior nos recibe también con las mayores cotas de exclusividad. La inspiración aeronáutica es evidente, especialmente

por sus mandos muy a mano y agrupados en dos consolas centrales: la inferior, presidida por una pantalla táctil de 7 pulgadas en color –asociada al nuevo sistema de navegación y que facilita el acceso a todas las funciones del coche–, y la superior, que la firma francesa denomina 'techo cockpit' y nos aproxima diversos mandos entre las tres entradas de luz cenital.

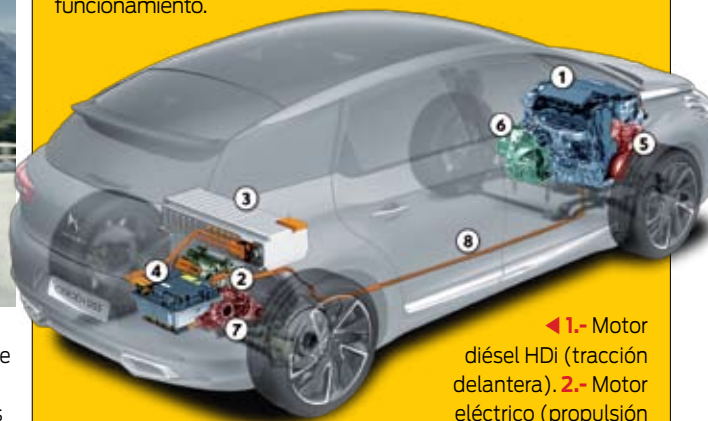
El Nuevo DS 5 aprovecha a la perfección sus 4,53 metros de longitud para ofrecer mucho espacio para el equipaje –468 litros, ampliables a 1.288 si abatimos el respaldo trasero asimétrico– y cinco cómodas plazas. Espacio generoso que se combina con el máximo cuidado de los materiales, con la sensación de refinamiento exigible a todo producto 'premium' y con un



▲▲ La motorización Hybrid 4x4 garantiza una óptima tracción sobre todo tipo de superficies, incluso nieve. En el frontal, los nuevos faros labrados combinan LED y Xenón.

cede, entre otros, a la guía de mantenimiento virtual, consejos de 'ecoconducción' o localización geográfica del coche en caso de robo. Y dispone del DS Connect Box con el pack SOS & Assistance, un sistema innovador que permite la llamada automática de emergencia y la asistencia localizada.

El Nuevo DS 5 está dotado de motorizaciones de última generación que asocian potencia y respeto al medio ambien-



▲1.- Motor diésel HDi (tracción delantera). 2.- Motor eléctrico (propulsión trasera). 3.- Batería de alta tensión. 4.- Controlador electrónico de potencia. 5.- Sistema Stop&Start. 6.- Caja de cambios mecánica pilotada de 6 velocidades. 7.- Reductor. 8.- Flujo eléctrico.

te. Así, la llegada del nuevo THP 165 de gasolina con función de ahorro S&S y cambio EAT6 –la transmisión automática más avanzada de la marca– reduce el gasto a 5,9 l/100 km y deja las emisiones medias de CO<sub>2</sub> en 135 g/km, 30 menos que antes. Y en diésel,

el cliente puede elegir entre una triple oferta –potencias de 120, 150 180 CV– de modernas mecánicas BlueHDi, cuya particularidad reside en el SCR, instalado justo por encima del filtro FAP y que elimina el 90% de las emisiones de óxidos de nitrógeno.



Motores de cuatro cilindros entre 1.911 y 2.347 cc, con potencias de 75 a 141 CV, movían el DS con soltura. Para facilitar la conducción, frenos y dirección disponían de servoasistencia, y la caja de cuatro o cinco relaciones tenía un mando hidráulico que lo convertía en un cambio semiautomático.



DS AUTOMOBILES





# AVENTURERO VA MÁS ALTO, Y EL DS 4 CROSSBACK SE IDENTIFICA TAMBIÉN POR SUS PASOS DE RUEDA, FRONTAL Y SPOILER NEGROS



▶▶ Como parte de las mayores posibilidades de personalización, el Nuevo DS 4 está disponible ahora con carrocerías bitono.

## 1.2 PURETECH DE GASOLINA El 'Motor del Año'

El motor tricilíndrico PureTech de gasolina, con 1,2 litros de capacidad, turbo, intercooler, inyección directa y dos niveles de potencia –110 y 130 CV–, fue elegido 'Engine of the Year' en la categoría de mecánicas de 1.0 a 1.4 por un prestigioso jurado internacional de expertos. En su versión de 110 CV podemos encontrarlo en el DS 3 –con caja manual o automática EAT6–, mientras que el Nuevo DS 4 y el DS 4 Crossback recurren a la unidad de 130 CV, que asociada al cambio manual de 6 marchas combina altas prestaciones –de 0 a 100 km/h en 9,9 segundos–, ahorro –4,9 l/100 km– y bajas emisiones –112 g/km de CO<sub>2</sub>–, que le libran del impuesto de matriculación.



# Fuerza y elegancia

El DS 4 se ajusta aún más a la filosofía de la marca DS tras su actualización, que incluye el desdoblamiento de la gama en dos modelos: Nuevo DS 4 y DS 4 Crossback. Este último conserva una generosa distancia al suelo para procurar una posición de conducción más elevada y adaptarse a un es-

A semejanza del DS 5, el Nuevo DS 4 luce la rejilla del radiador DS Wings y adopta la firma luminosa de la marca con los faros DS LED Vision. Pero las novedades van más allá, pues aparece el DS 4 Crossback, hay más opciones de personalización y llegan nuevas tecnologías.

códigos estéticos ya presentes en el DS 5, como la rejilla del radiador DS Wings, con un contorno cromado que se prolonga mediante dos aletas luminosas hasta el interior de los faros, o los faros DS LED Vision, que combinan LED –con tres módulos de diodos trabajados como piedras engarzadas– y Xenón –módulo direccional– con nuevos intermitentes secuenciales LED. El progreso sigue en el interior, que da más relevancia a la tecnología, pues la nueva tablet táctil a color de 7 pulgadas permite acceder a las distintas funciones: navegador, radio y música –tomas USB y Jack, Bluetooth, lector CD...–, Internet vía Wi-Fi... Y los mandos del volante se simplifican en torno a dos teclados de control.

Hay más novedades para la vida a bordo, como el Hi-Fi System Denon, que lleva a un nivel superior el rendimiento

tilo aventurero gracias a sus capacidades 'off road', optimizadas con los neumáticos Michelin Crossclimate disponibles en opción y el control de tracción inteligente. Además, suma detalles 'outdoor' como los embellecedores de los pasos de rueda en negro, el frontal y el spoiler en ese mismo color, o las barras de techo grises. La segunda alternativa, el Nuevo DS 4, potencia su deportividad con una plataforma más baja y nuevas posibilidades de personalización, como la carrocería bitono.

En cuanto al estilo, el Nuevo DS 4 evoluciona gracias a

El DS 19 Prestige, presentado en el Salón de París de 1958, incorporaba una separación para el conductor mediante un cristal descendente,

y ofrecía entre sus opciones un interfono, un equipo de autorradio y un teléfono. Se convirtió en el coche favorito de los líderes políticos y los dirigentes del mundo empresarial.



▶▶ El DS 4 Crossback –arriba– se beneficia de una distancia al suelo 30 mm más alta que el Nuevo DS 4 –derecha–, que al incorporar una plataforma más baja acentúa su carácter de berlina deportiva y con clase.

sonoro; la función New Mirror Screen –basada en las tecnologías de conexión MirrorLink, de Android, y Apple CarPlay™, de Apple–, que permite aprovechar las aplicaciones del smartphone (Sygic, iCoyote, miRoamer...) en la pantalla táctil del vehículo; la función REST, útil en paradas cortas al mantener la ventilación para los pasajeros durante unos minutos tras apagar el motor; o el Acceso y Arranque Manos Libres. El ambiente 'premium' se redondea con el cuidado del detalle y los materiales nobles, como el cuero Granulado, el cuero Nappa o el cuero Semianilina, éste re-

alzado con la confección tipo Bracelet de los asientos, personalizados con el emblema DS. Y las butacas delanteras incorporan función de masaje para la zona lumbar.

Tanto el Nuevo DS 4 como el DS 4 Crossback adoptan asistentes como la cámara de visión trasera, el sistema de vigilancia de ángulo muerto, la alerta de cambio involuntario de carril o el control de tracción inteligente, sin olvi-



dar en cuestión de seguridad el parabrisas panorámico, que amplía a 45° el ángulo de visión, o el DS Connect Box, con pack SOS & Asistencia, Pack Monitoring –da consejos de conducción ecológica–, Pack Mapping –permite tener localizado el coche en todo momento– o Pack Tracking, que en caso de robo transmite la posición geográfica a las fuer-

zas del orden. En cuanto a las mecánicas, despunta la última generación de motorizaciones diésel BlueHDi –con 120, 150 y 180 CV–, que reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 20%, o una gama de gasolina coronada por el nuevo THP 210, garantía de emociones, y que también acoge al galardonado y eficaz PureTech de 130 CV.



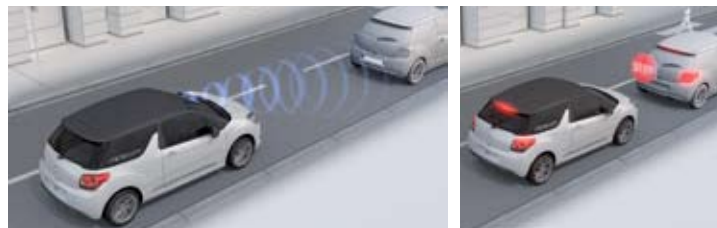




# ULTRAPERSONALIZABLE PODEMOS CREAR UN COCHE 'A LA CARTA' COMBINANDO TONOS DE CARROCERÍA, TECHOS, TAPICERÍAS, LLANTAS...



▲ Con los acabados y colores del embellecedor del salpicadero, del pomo de la palanca de cambio e incluso del mando a distancia, el interior armoniza a la perfección con los colores de carrocería, techo o llantas.



◀▲ El Active City Brake detecta riesgos de colisión a baja velocidad y llega a frenar automáticamente. Los faros del DS 3 asocian las tecnologías LED y Xenón a los nuevos indicadores de dirección secuenciales.



tar la colisión. Y encontramos también la ayuda de arranque en pendiente, el detector de neumáticos poco inflados o, para facilitar las maniobras, la cámara de visión trasera, acoplada al sistema de navegación.

DS 3 y DS 3 Cabrio se distinguen por su comportamiento vivo y excitante en carretera, con una síntesis de dinamismo y confort que se traducen en placer de conducción: dirección asistida de gran precisión, distancia al suelo rebajada, suspensión con una elaborada puesta a punto... Para incrementar esas sensaciones, el DS 3 está equipado con nuevas motorizaciones de gaso-



## DS VIRGIN RACING Máxima emoción en la Fórmula E

DS está presente en el apasionante Campeonato FIA de Fórmula E de monoplazas eléctricos a través del equipo DS Virgin Racing, que en la actual temporada 2015-16 consiguió su primer podio en la carrera celebrada en Putrajaya, Malasia, tras una gran actuación del británico Sam Bird. El segundo piloto de la escuadra es el francés Jean-Éric Vergne.



más potente y ecológico, pues combina el filtro de partículas FAP con un módulo SCR (Selective Catalytic Reduction) que trata los óxidos de nitrógeno para reducirlos hasta en un 90%, a la vez que rebaja las emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, ofrece versiones BlueHDi de 75 y 100 CV, cuyos valores de gasto medio arrancan en sólo 3,4 l/100 km. En gasolina, la motorización THP 165 es reconocida por su potencia y su agilidad desde regímenes muy bajos, aunque en la gama DS 3 hallamos, asimismo, los motores PureTech: uno tur-

boalimentado y con 110 CV –elegido recientemente ‘Engine of the Year’ en su categoría–, y otro de 82 CV, para el que se ofrece el cambio pilotado ETG (Efficient Tronic Gearbox), que integra función ‘rampage’: sistema de ayuda de conducción que mueve el vehículo en primera velocidad y marcha atrás sin necesidad de pisar el acelerador.

Y los DS 3 despuntan también en bienestar a bordo, por un interior de ambiente distinguido fruto de la combinación de materiales elegantes como cromados, cuero... El salpicadero equipa ahora una pantalla táctil de 7 pulgadas y alta resolución para leer las listas de música con la función específica Jukebox. La toma USB permite acceder al Cloud; y el Bluetooth, hablar por teléfono con toda seguridad mediante la función manos libres. Además, cuenta con el último sistema de navegación, provisto de cartografía europea, que incluye información sobre tráfico y el conjunto de servicios DS Connect Box para llamadas de urgencia y asistencia localizadas.



▲ Prima la seguridad: ESP, ayuda al frenado de emergencia y repartidor electrónico de frenado, arranque en pendiente, detector de baja presión...

# Dinámico seductor

Todas las claves de la marca se condensan en el DS 3 y el DS 3 Cabrio, dos modelos de medidas contenidas –3,95 metros de longitud– que, sin embargo, ofrecen cinco plazas y presumen de maleteros muy amplios: 285 litros en el DS 3 y 245 en el DS 3 Cabrio,

DS 3 y DS 3 Cabrio son los modelos compactos de la marca, pero no por ello renuncian a los valores que identifican a DS, como el alto valor tecnológico, un nivel de seguridad digno de vehículos más grandes, un estilo deportivo y las mayores posibilidades de personalización.

LED –su duración es 20 veces superior a la de las lámparas halógenas convencionales– y un módulo Xenón, el haz luminoso es potente, amplio y homogéneo, al tiempo que se reduce el consumo de energía en un 35% con el alumbrado de cruce, y en un 75% con el de carretera.

Prima la seguridad de los ocupantes en el DS 3, que equipa de serie ESP, ABS, Repartidor Electrónico de Frenado REF y Ayuda al Frenado de Emergencia AFU. Estrenan también una nueva tecnología de frenado de urgencia en ciudad, denominado Active City Brake, que mediante un sensor láser de corto alcance situado en el parabrisas detecta si hay un vehículo delante, bien detenido, bien circulando en el mismo sentido. Si hay riesgo de colisión, y a velocidades de hasta 30 km/h, el sensor acciona el frenado automáticamente a fin de evi-

que permite aprovechar hasta el más mínimo rayo de sol gracias a su techo de accionamiento eléctrico, que a velocidades de hasta 120 km/h y en muy pocos segundos puede adoptar diversas posiciones.

El carácter ‘premium’ se aprecia en la avanzada tecnología que atesoran. Por ejemplo, los DS 3 estrenan unos faros innovadores, únicos en el segmento, que confieren una visibilidad exclusiva y gran confort visual al conductor gracias a una calidad de iluminación optimizada en cualquiera de sus posiciones. Al combinar tres módulos

En 1967 se produce uno de los cambios más importantes en la estética del DS: desde entonces, los faros dobles llevarán un carenado exterior, siendo direccionales las ópticas de largo alcance para iluminar las curvas siguiendo el giro del volante.



DS AUTOMOBILES





el puntazo

La re-homologación de emisiones de los Seat se salda con diferencias mínimas y pequeños 'saltos' en la fiscalidad.

El reajuste de homologación de emisiones en los Seat fabricados en España se salda con diferencias mínimas, aunque hay dos versiones del León que deben pagar impuesto de matriculación y antes no lo hacían. Son el X-Perience 1.6 TDI 110 CV 4 Drive y el ST 2.0 TDI 184 CV FR manual, que han pasado de 120 a 124 y de 116 a 121 g/km de CO<sub>2</sub>, respectivamente. Además, el León X-Perience 2.0 TDI 184 CV 4Drive DSG queda fuera del PIVE al cambiar con los nuevos datos su clasificación energética. La diferencia económica la asumirá Seat, que también confirma que el precio de las versiones afectadas no subirá.

en breve

► **MAHINDRA COMPRA PININFARINA.** - 168 millones de euros ha pagado el grupo indio para hacerse con la compañía italiana de diseño de automóviles.

► **CONSUMOS REALES.** - También Opel publicará los consumos en conducción real. Será a partir del segundo trimestre de 2016, empezando por el nuevo Astra.

► **25 MILLONES DE MOTORES.** - Han salido de Valladolid desde que Renault inició allí su actividad en 1965. El 25 millones es un Energy dCi 110 que se montará en un nuevo Mégane fabricado en Palencia.

► **ACUERDO DE ESTABILIDAD.** - El acuerdo alcanzado por el Gobierno francés por Renault-Nissan asegura la alianza de los dos fabricantes automovilísticos y favorece su desarrollo. La clave es que el doble derecho de voto del Estado se limita a las decisiones más importantes. También se controlan las injerencias en Nissan por parte de Renault.



PROPUESTA DE ANFAC

## Siete medidas para reducir emisiones del tráfico en ciudad

El plan diseñado por los fabricantes de automóviles instalados en España (Anfac) contempla siete medidas con las que se reduciría un 70 por ciento la contaminación que provoca el tráfico en las ciudades, frente al 50% que, según la asociación, se conseguiría limitando la circulación en función de la matrícula.

La propuesta de «Movilidad sostenible, eficiente y segura» de Anfac contempla tres dimensiones importantes: medioam-

biental, económica y social, pues además de garantizar la movilidad, pretende reducir el impacto del transporte, potenciar el desarrollo económico y mejorar competitividad y seguridad vial.

El primer paso para conseguirlo es la categorización de los vehículos en función de su potencial de contaminación. Se debería realizar a nivel nacional con una clasificación similar a la de las zonas de estacionamien-

to regulado de Madrid. Es decir: categoría cero (eléctricos, eléctricos de autonomía extendida, híbridos enchufables y pila de combustible de hidró-



▲ Armero y López-Schümmer, vicepresidente ejecutivo y presidente de Anfac, respectivamente.

geno), uno (híbridos no enchufables, gas natural -GNC y GNL) y gas licuado del petróleo -GLP-), dos (Gasolina Euro 4,5 y 6 y diesel Euro 6), tres (gasolina Euro 3 y diesel Euro 4 y 5), cuatro (gasolina Euro 2 y diesel Euro 3), cinco (gasolina Euro 0 y 1 y diesel Euro 0,1 y 2).

La clasificación serviría para permitir la circulación en episodios de alta contaminación a los grupos de 0 a 3 y también los 4 y 5 con más de tres personas, dado que Anfac apuesta por el potencial contaminador en lugar de por el número de matrícula.

La renovación del parque, con la continuación de los planes de ayuda a la compra, el impulso a las tecnologías alternativas, con incentivos como el Movea y la potenciación de infraestructuras de carga para eléctricos, así como incentivar y favorecer el uso de coche compartido (car sharing), eliminar el impuesto de matriculación, asociando el de circulación a las características medioambientales, e incentivar el transporte colectivo de empresa completan las siete medidas con las que Anfac estima se bajaría un 70 % lo que contamina el tráfico en las grandes ciudades.

Los fabricantes también recuerdan que su Plan tiene un efecto progresivo por la introducción de vehículos más nuevos y que España está por encima de la media de la UE en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos vendidos en 2014.

### Car of the Year

## Siete candidatos buscan el título

Audi A4, BMW Serie 7, Jaguar XE, Mazda MX-5, Opel Astra, Skoda Superb y Volvo XC90 son los modelos que han sobrevivido entre los 35 preseleccionados para optar al codiciado y prestigioso galardón de Coche del Año en Europa 2016. El 29 de febrero, en el Salón de Ginebra, se sabrá cuál de los siete es el sucesor del VW Passat, el ganador del título en 2015.



### Radars de tramo

## Ya en carreteras secundarias

Los radares de tramo han llegado a las vías convencionales, las de un carril por sentido sin separación entre ellos, que dependen de la DGT. Cuatro funcionan desde este mes de diciembre y otros dos lo harán el próximo enero. Los primeros están ubicados en la **N-120**

(San Miguel del Camino en León), **N-125** (Zamora), **N-550** (Santiago de Compostela, La Coruña) y **N-525** (Sobral en Lugo). En enero será el turno de la **RM-352** y **RM-603** en Murcia (Puerto de Mazarrón y El Palmar, respectivamente).

### Suzuki 2015

## El inicio de la recuperación

Tras unos años en los que Suzuki Ibérica ha sufrido

un importante desplome por falta de producto y la crisis que hemos vivido, por fin la marca japonesa ve la luz al final del túnel con unas ventas que aumentan considerablemente en este año que está a punto de terminar. El mercado subía entre enero y octubre un 20,6 % y Suzuki lo hacía un 30,4 % y la previsión es cerrar el año con un crecimiento del 51,6 %. De hecho, ha pasado de

### Caso VW

## Actividad que no cesa

Mientras Bruselas indaga si VW debe devolver, al menos, 1.800 millones de euros de los fondos recibidos como ayudas, las autoridades nacionales y la Comisión también están en el punto de mira de la Eurocámara, que ha dado luz verde a una comisión para que investigue posibles incumplimientos e infracciones relacionados con el escándalo.

Por su parte, VW limita a 36.000 los coches afectados por el trucaje, frente a los 800.000 de las primeras estimaciones. Es el resultado de las mediciones internas realizadas por la compañía, que también rebaja los modelos afectados (Polo, Scirocco, Jetta, Golf y Passat) y deja en nueve las versiones; recalando que solo presentan «ligeras desviaciones».

El consorcio alemán también admite conductas erróneas y falta de ética de «unos pocos individuos» en la instalación del software fraudulento, encargando al español Javier García Sanz de supervisar el esclarecimiento del escándalo de los diésel trucados.



Otro avance en las investigaciones internas del grupo es el hallazgo de las soluciones técnicas que solventan el problema de los clientes europeos, soluciones aprobadas por la UE, que se comenzarán a aplicar en enero a los modelos afectados.

Además, hay en marcha una reestructuración de la cúpula directiva del grupo, que preside Matthias Müller, y será efectiva a partir del primer trimestre de 2016. La intención es acelerar la toma de decisiones, reducir complejidades y aumentar la eficiencia para concentrarse en desarrollar estrategias de futuro e incrementar las sinergias. Eso pasa por dejar en la mitad los ejecutivos que reportan directamente a Müller y nombrar a cinco responsables de área.



▲ Juan López Frade es el máximo responsable de Suzuki Ibérica.

te 2016, como el Baleno en primavera o el nuevo Ignis en otoño que, de momento, se ha dado a conocer con la denominación i-M4.

Suzuki quiere aumentar la red durante los próximos doce meses y pasar de 59 a 71 concesionarios, manteniendo su presencia en el Campeonato de España de Rallies de Asfalto con la novena edición de la Copa Suzuki Swift Sport.

### Relevo

## Hoeps al frente de Mercedes Benz España

La marcha de José Luis López-Schümmer a Daimler AG para ser el representan-



te institucional del consorcio alemán en la Península Iberia y América Latina, coloca a Reiner Hoeps al frente de la división española de Mercedes-Benz, cargo que compatibilizará con la presidencia del Consejo de Administración de Mercedes-Benz España.

### Citroën

## Año de grandes logros

Los más de 73.000 turismos y vehículos comerciales matriculados por Citroën suponen una cuota del 6,7 por ciento del mercado español. Según Pablo Puey, el director general de las marcas Citroën y DS para España y Portugal, «los artífices de ese éxito son en gran parte los vehículos fabricados en España», no en vano, el 57 % de los Citroën vendidos en 2015 se hicieron en Vigo y Madrid. En el C4 Cactus, con 12.000 unidades, se ha superado con creces el objetivo previsto de dos mil unidades y el C4 Picasso sigue liderando el mercado de los monovo-

### EuroNCAP

## Cinco estrellas para Citroën Spacetourer, Peugeot Traveller y Toyota Proace

Son el mismo vehículo, que se comercializará bajo tres marcas diferentes, y por eso el consorcio europeo traslada las cinco estrellas logradas por el Peugeot Traveller a sus gemelos. Son fruto de la cooperación entre PSA y Toyota y con ellos EuroNCAP acaba con el protocolo actual para furgonetas y vehículos comerciales para dar paso a los mismos requisitos de evaluación que rigen para los coches de pasajeros, incluido el impacto totalmente frontal.

También los Mazda CX-5, Mazda6 y Mazda3 y los Hyundai Genesis y Tucson pueden presumir de seguridad tras conseguir el Top Safety Pick+ 2016 del IHS americano. Es el organismo independiente de referencia en Estados Unidos cuando de seguridad en carretera se trata, que sólo concede el premio si hay buenos resultados en las cinco pruebas que analiza (colisión frontal y lateral, vuelco, retención de cabeza y tecnologías de seguridad activa, entre las que este año se ha incluido el frenado automático).



ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	91%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	78%



lumen, con 8.000 unidades del 5 plazas y 6.000 del 7. Por su parte, el Berlingo, que en 2016 cumplirá 20 años, se mantiene como el comercial más vendido, pues terminará 2015 con 16.000 unidades comercializadas. En España también se fabrica el C-Elisée.

Pablo Puey destaca los valores de Citroën, una marca inteligente, humana y optimista que a través de vehículos como el Cactus M, derrocha frescura, libertad, juventud y creatividad, porque pone un poco de magia en cada modelo. Lo hizo con el 2CV o con el Méhari y lo hace ahora con el Berlingo, que reinventó el concepto lúdico y familiar, el C4 Picasso, que fue una solución diferente, y con el C4 Cactus, un modelo que mejorará más sus datos de ventas en 2016 por el 'efecto calle'. Puey cerró su intervención afirmando que Citroën «trabaja con optimismo para el futuro, un futuro cada día más presente con vehículos como el Spacetourer, nuevo modelo encuadrado en el segmento de los comerciales, con un innovador diseño».





# Una buena alternativa para todo el año



A muchos usuarios no les convencía eso de utilizar neumáticos de invierno pero tener que sustituirlos en verano por otros. Ese problema se ha solucionado gracias a un tipo de neumáticos como los Multiseason de Firestone, ya que se pueden utilizar todo el año sin perder prestaciones.



ya había demostrado su solidez en condiciones de agua y nieve. Gracias a un adecuado número de surcos para una eficaz evacuación del agua y al uso de la tecnología Nano-ProTech en el compuesto, el Multiseason ofrece un buen agarre en mojado y una excelente resistencia al aquaplaning, lo que significa que es capaz de evacuar grandes cantidades de agua rápidamente



▲ En nieve, los nuevos Multiseason de Firestone se comportan muy bien sin tener que recurrir a poner cadenas aunque sean obligatorias para el resto de vehículos. En seco o en agua también ofrecen buenas prestaciones.

para no perder el control del vehículo.

El Firestone Multiseason también aporta confianza al conducir sobre nieve, como demuestran las marcas M+S y 3 Peak Snowflake en sus costados. Gracias al adecuado diseño ofrece una sólida tracción, maniobrabilidad y frenado al conducir sobre hielo y nieve, dando libertad a los conductores para ponerse en carretera cualquiera que sea el parte meteorológico.

Asimismo, estos buenos resultados en condiciones invernales o de lluvia no están contrapuestos con la posibilidad de poder disfrutar de la conducción diaria, con una buena capacidad de frenada, un desgaste equivalente al de cualquier otro neumático y un agarre excepcional. El Firestone Multiseason es ideal para una conducción por ciudad, y con su dirección lineal y su excelente estabilidad se puede tomar cualquier curva con seguridad, haciendo la conducción agradable y cómoda. Y también destaca por su buena relación calidad-precio.

La llegada del invierno, con las primeras lluvias y la bajada de las temperaturas, es el momento idóneo para revisar el estado de nuestro vehículo y comprobar que se encuentra en 'buena forma' para afrontar los peores meses del año en cuanto a inclemencias del tiempo. En este sentido, uno de los aspectos básicos que hemos de tener en cuenta, son los neumáticos, único elemento de nuestro coche en contacto con la carretera. Si su capacidad de agarre para permitimos frenar a tiempo es fundamental, cuando el pavimento se vuelve más resbaladizo debido a la lluvia, la nieve, o simplemente las heladas matutinas, estas prestaciones son cruciales. Por ello, los expertos recomiendan el uso de neumáticos de invierno

desde octubre hasta la llegada de la primavera. Sin embargo, algunos conductores son reacios a tener que cambiar de neumáticos cada temporada, aunque tampoco quieren renunciar al placer de conducir y a la seguridad. Para ellos los denominados neumáticos 'Todo Tiempo' (Multiseason) pueden ser una magnífica alternativa, ya que ofrecen unas prestaciones excelentes durante todo el año, incluso en aquellos lugares donde la ley obliga a utilizar neumáticos de invierno. De esta forma, se puede disfrutar de la comodidad y la tranquilidad de montar un único juego de neumáticos con la seguridad de que podrán hacer frente a cualquier estación del año sin tener que sacrificar prestaciones el resto del tiempo.

En concreto, los Multiseason son idóneos para turismos pequeños o compactos (13" - 16", índices de velocidad T/H/V) y zonas con inviernos suaves pero con condiciones meteorológicas impredecibles y que puede ser muy lluviosas. En definitiva, son muy apropiados para los climas templados que caracterizan a muchos países europeos, incluida España. En este segmento, y como parte de su gama Firestone, Bridgestone ha lanzado recientemente el nuevo Firestone Multiseason, un neumático seguro cuando más se necesita gracias a la combinación de sencillez y versatilidad en la carretera con la rapidez para afrontar cambios repentinos de tiempo. Su desarrollo se inició sobre la base de un diseño que





**HYUNDAI  
RÉCORD CON  
HIDRÓGENO**

El Hyundai ix35 Fuel Cell se ha convertido en el primer vehículo de hidrógeno producido en serie que ha superado los 152 km/h tan solo emitiendo vapor de agua. La prueba se llevó a cabo en el Soggy Dry Lake Bed del desierto de California, donde se encuentra la mayor concentración de estaciones de servicio de hidrógeno de EE.UU.

El ix35 Fuel Cell cuenta con una autonomía homologada de 594 kilómetros.

**LEXUS  
'CHRISTMAS  
EXPERIENCE'**  
La marca Lexus y su embajadora, la actriz Adriana Ugarte, te ayudan con las compras navideñas con el sorteo de tres cheques regalo de 500



euros cada uno y la cesión de un Lexus híbrido para los desplazamientos. Además, en caso necesario, te guardan los regalos hasta el día 8 de enero. Para participar, solo hay que entrar en la web: <http://estilolexus.lexusauto.es>.



**HONDA RACING**



▼ Marc Márquez, Fernando Alonso y Dani Pedrosa participaron en el 'Honda Racing Thanks Day', que celebró el fin de la temporada deportiva.



▲ Fernando Alonso pilotó la Honda RC213V con la que Márquez se proclamó bicampeón.

**SE ACABÓ LA TEMPORADA**

Honda reunió en su circuito, en Motegi (Japón), a una veintena de pilotos de diferentes disciplinas del motor (en dos y cuatro ruedas) para participar en el 'Honda Racing Thanks Day', la fiesta de fin de temporada de la marca.

Una jornada en la que los protagonistas fueron tres españoles: Fernando Alonso, Marc Márquez y

Dani Pedrosa, representantes de las categorías reinas del motor, que demostraron saber adaptarse a cualquier 'montura' sobre ruedas.

El piloto asturiano cambió su monoplaça por el histórico McLaren MP4/6, el coche de con el que Ayrton Senna se proclamó vencedor del Mundial en 1991, e inclu-

so se atrevió a dar unas vueltas con una Honda RC213V de MotoGP (con la que Marc Márquez se proclamó campeón del mundo) demostrando su pericia también sobre dos ruedas.

Marquez y Pedrosa, por su parte, probaron las sensaciones al volante del superdeportivo Honda NSX.

**ABARTH CLASSICHE**

**LOS HISTÓRICOS DEL ESCORPIÓN**

Los clásicos de Abarth y sus propietarios disfrutarán de atención personalizada gracias al proyecto 'Abarth Classiche', creado por la marca, con el que los históricos de la marca del escorpión se garantizarán una restauración meticulosa y un servicio de atención al cliente exclusivo. Abarth ya ha

abierto un taller específico en Mirafiori, Turín. También se creará un registro Abarth y se publicará un libro con los éxitos de la marca.



**MERCEDES**

También, los 16 pilotos de Mercedes celebraron su año más exitoso en el estadio Mercedes-Benz Arena de Stuttgart, con un espectáculo en el que no faltaron vehículos clásicos y auténticos 'campeones'.

**UN TOYOTA EXCLUSIVO**

**ESTE ES EL 'AYGO BY LOMBA'**

Carrocería en color blanco, el techo rojo, y la X del frontal en azul, tono que también está en la carcasa de los retrovisores y las piezas que prolongan la X hasta estos últimos. Así es el Toyota Aygo personalizado por el modisto Modesto Lomba.

El diseñador, acompañado de la periodista Sa-

ra Carbonero, acaba de presentar este modelo inspirado en su colección primavera-verano 2016 y en las propuestas que los fans de Toyota España hicieron en redes sociales. Este Aygo tan especial equipa también llantas de 15 pulgadas de color plata y cinco radios dobles y en su interior domina el color rojo.



▲ La periodista Sara Carbonero acompañó a Modesto Lomba en la presentación del Aygo personalizado por el modisto.

**550.000 EUROS POR LA UNIDAD 'DOS MILLONES'**

**EL DEFENDER SIGUE HACIENDO HISTORIA**

La exclusiva unidad 'dos millones' del Land Rover Defender se ha convertido en el modelo más caro de la marca vendido hasta ahora en una subasta.

El Land Rover Defender tendrá su producción el próximo mes de enero de 2016 después de 70 años, pero no por ello dejará de hacer historia. La unidad dos millones de este icónico modelo se adjudicó recientemente en una subasta en Londres por 400.000 libras esterlinas

(unos 550.000 euros al cambio), lo que convierte a este vehículo en el más valioso de la marca vendido en una puja. El dinero obtenido se destinará íntegramente a actividades humanitarias. Del comprador, poco se sabe, solo que es de Qatar, y suponemos que tiene, mucho, mucho dinero.



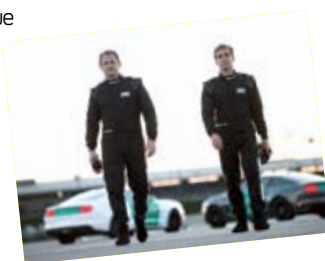
▲ Después de 70 años, el Land Rover Defender dejará de producirse en enero de 2016.

**CASTROL EDGE**

**EL ÚLTIMO DESAFÍO**

El último 'Desafío Titanium', de Castrol Edge, enfrentó al piloto de Fórmula Drift Matt Powers y a Ben Collins -conocido como 'The Stig'- en un reto de conducción que mezcla tecnología de videojuegos y habilidades en carrera real. El desafío -que se puede seguir en vídeo en la

web de la izquierda- tuvo lugar en Los Ángeles a bordo de dos Ford Mustang V8 alimentados, por supuesto, por lubricante para motores de Castrol Edge.



**MERCEDES-BENZ**

Mercedes y Nintendo se han unido para crear un nivel exclusivo en el juego Super Mario Maker (exclusivo para Wii U), donde podremos conducir un GLA acompañados del fontanero más famoso.

**AUDI**

**ASÍ SUENAN LAS EMOCIONES**

Audi y el músico Carlos Jean se han unido para crear la primera canción compuesta con las emociones de la gente. La iniciativa se llevará a cabo en diferentes ciudades españolas, donde se monitorizarán los estímulos de la gente ante determinados fragmentos musicales. Las partes de la melodía que generen

estados de ánimo positivos formarán parte de esa canción emocional. El proceso de creación del proyecto 'The Sound of Emotions' podrá seguirse en la web de la izquierda.



+ en [www.youtube.com/watch?v=CW9Szj3\\_ipA](http://www.youtube.com/watch?v=CW9Szj3_ipA)

+ en [www.monsterjam.com](http://www.monsterjam.com)

+ en <http://estilolexus.lexusauto.es/xmasexperience>

+ en [www.hondaracing.com](http://www.hondaracing.com) / <http://es.mclaren.com/formula1>

+ en [www.abarthclassiche.com](http://www.abarthclassiche.com)

+ en <https://starsandcars.mercedes.me/en/home>

+ en [m16.in/3033](http://m16.in/3033)

+ en [www.thesoundofemotions.es](http://www.thesoundofemotions.es)

+ en [castil.co/TT3ES](http://castil.co/TT3ES)



## ALONSO Y MCLAREN HAN SIDO PROTAGONISTAS NEGATIVOS DEL AÑO. EN EL OTRO POLO, EL DOMINIO DE MERCEDES Y HAMILTON



**ALONSO EMPUJA EL MCLAREN.** - El reencuentro de McLaren y Honda no pudo ser más espectacular, tanto por el fracaso deportivo, como por las imágenes ofrecidas durante la temporada, en las que la frustración llegó a fundirse con un necesario sentido del humor. El equipo británico cosechó el peor resultado de su historia, y para Fernando Alonso parece hoy lejano su ansiado tercer título. Sin embargo, todos en McLaren muestran la total certeza de que el nuevo proyecto y tan dura temporada es la plataforma para los éxitos del futuro.

**HAMILTON Y ROSBERG.-**

La primera curva del Gran Premio de Estados Unidos puso en evidencia la tensión entre Lewis Hamilton y Nico Rosberg durante 2015. Con once poles en las doce primeras carreras, el británico dominó a su compañero allí donde perdía en 2014. También en carrera mostró una superioridad aplastante, sorprendentemente truncada en las últimas pruebas y ya con el título en la mano. El parcial final de 10-6 en victorias a favor del británico no refleja su dominio real durante la temporada, aunque ojalá sea un precedente ante lo que nos espera el próximo año.



# Lo que se queda en la retina

La temporada 2015 nos ha recordado que, al margen del factor humano, el potencial económico y técnico sigue determinando el éxito final. Y así, salvo en el Mundial de Resistencia, los restantes campeonatos del mundo bajo la FIA se han caracterizado por el aplastante dominio de los mismos protagonistas del año anterior.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com Fotos: Sutton

Mercedes, Volkswagen y Citroën han logrado instalarse en un ciclo de dominio, que ha mantenido su continuidad este año que termina. Si además se cuenta con los mejores al volante, no extrañan los resultados en la Fórmula 1, Mundial de Rallys y Turismos.

Hamilton, Ogier y Pechito López volvieron a repetir esta temporada, y con idéntica sensación aplastante de autoridad. Incluso Mercedes consiguió superar sus estadísticas de la pasada temporada, algo impensable a principios de año para sus responsables. Y nada invita a pensar que en 2016 el panorama vaya a cambiar, salvo gran sorpresa.

Diferente fue el perfil de MotoGP, donde la agilidad de sus organizadores para introducir cambios sigue aportando dinamidad a una disciplina que ha correspondido en resultados y polémica, con varias generaciones de pilotos que conviven a un alto grado de competitividad. El duelo de Rossi y Marquez, llevado a su extremo, fue la materialización más evidente.

En todo caso, 2015 volvió a confirmar que el mundo del automovilismo deportivo es, además de espectáculo uno de los más dinámicos, intensos y que más dinero mueve en el mundo.



**VERSTAPPEN, UN HURACÁN.** - La llegada de Verstappen a la Fórmula 1 vino precedida por la polémica. Con solo un año de experiencia en monoplazas y sin carné de conducir, el holandés sorprendió por su talento y capacidad para inventarse maniobras de adelantamiento inverosímiles. Dejó destellos de gran potencial futuro. ¿Cómo será Verstappen, con solo 25 años por ejemplo, en la Fórmula 1? Ya es objeto del deseo para los grandes.



**EL ACCIDENTE DE SAINZ.** - Junto con su compañero de equipo, Carlos Sainz fue el piloto que más adelantamientos realizó en toda la temporada. Su velocidad, capacidad de adaptación y madurez también le han valido el reconocimiento general, ensombrecido por la fiabilidad mecánica. Muestra de ello fue su extraordinaria reacción tras el accidente de Sochi. Si el próximo año planta cara a Verstappen como en 2015, se cotización se disparará.

**JULES BIANCHI. ADIÓS A UN CAMPEÓN.-**

Aunque su accidente tuviera lugar en el Gran Premio de Japón de 2014, el 18 de julio fallecía Jules Bianchi, la primera víctima en la Fórmula 1 desde Ayrton Senna y Roland Ratzenberger, en 1994. A pesar de las extraordinarias medidas de seguridad actuales, la fatalidad y una grúa se cruzaron dramáticamente en su camino.

**VETTEL DEVUELVE LA SONRISA A FERRARI.-**

Ferrari quedó traumatizado por la salida de Fernando Alonso y los profundos cambios en su estructura durante el final del pasado año. El equipo italiano progresó notablemente respecto a 2014, aunque sin opciones frente a Mercedes salvo en tres carreras, donde el talento de Sebastian Vettel sacó oro de las piedras. Su presencia en Maranello ha tenido un efecto sedante para el espíritu del equipo y su aportación fue decisiva, como reflejan los resultados por contraste de Raikkonen.





**ROSSI Y MÁRQUEZ EL DUELO MÁS CALIENTE DEL DEPORTE**



**LA PATADA DE ROSSI.-** Tras un increíble y dilatada trayectoria, Valentino Rossi volvía a plantar cara a una nueva generación de pilotos encarnada por Marc Márquez, lo que hubiera conferido un singular valor a un posible título. Pero su actitud en la pista y fuera de ella en la penúltima carrera empañó su gran temporada. Jorge Lorenzo vio así reconocida una magnífica actuación global que dulcificaba pasados sinsabores.



**LE MANS, LA VUELTA DE PORSCHE.-** Porsche solo necesitó un segundo año en su retorno desde la retirada de 1998 para volver a triunfar en Le Mans, ampliando su récord de victorias (17), y derrotando también a Audi de forma contundente en los títulos de Constructores y Pilotos. Habrá que ver si, a diferencia de los restantes campeonatos FIA, se abre un nuevo ciclo de dominio en el Mundial de Resistencia. Para Mark Webber –ganador del segundo junto con Brendon Hartley y Timo Bernhard– supuso su primer título mundial, compensación y revancha de aquel que perdió en la última carrera de 2010, en la Fórmula 1.



**LOEB: ADIÓS A CITROËN.-** El Mundial de Turismos 2015 ponía el sorprendente e inesperado punto final a la larguísima carrera deportiva de Sebastian Loeb con Citroën, la única marca con la que ha competido. Ahora se dedicará a los raids con Peugeot, aunque su futuro deportivo más allá de 2016 es incierto. El fabricante francés volvió a dominar en el WTCC, con un 'Pechito' Lopez tan magistral y dominador sobre sus compañeros como la pasada temporada. En 2017, Citroën se concentrará en el Mundial de Rallies.

siguenos     



**Nuevo**



**Kremy Bombóm**  
exquisito bocado de chocolate y crema

Tu tienda de dulces y mantecados **on-line**  
**www.elpatriarca.com**  
de Estepa





# SAINZ Y PEUGEOT BUSCAN LA REVANCHA EN EL DAKAR



**DAKAR: CARA PARA COMA, CRUZ PARA SAINZ Y ROMA.**- Peugeot volvía al Dakar en 2015 con la legendaria aureola de su imbatibilidad en los años 80. Pero el errado concepto de su nueva montura, sumado a la falta de tiempo y preparación para desembarcar en el Dakar, llevó a un sonoro fracaso. Sainz terminó con accidente su primer asalto con el fabricante francés. Tras la transformación radical sufrida por el 2008 DKR para la próxima edición, ha llegado el momento de la revancha y de intentar terminar con el dominio de Mini, en el que Nani Roma también sufrió una avería en la primera etapa. En dos ruedas, Marc Coma decía adiós de la forma más brillante a su gran trayectoria dakariana con su quinta victoria.



**OGIER Y VW, LOS IMBATIBLES.**- Volkswagen domina el Mundial de Rallies con mano de hierro, y parece que así será hasta que lleguen los nuevo WRC en 2017. Y tras los nueve títulos seguidos de Sebastian Loeb, es ahora Sebastian Ogier quien no parece dar tregua ni a sus compañeros de equipo ni a sus rivales, logrando en la presente temporada su tercer título consecutivo. Y lo que es peor, no se adivina ningún rival a su altura a corto plazo.

# el vino que hace Amigos



TORRE de BARREDA

*Corre de Barreda Amigos 2011*

*Medalla de Oro*  
Tempranillos al Mundo Multivarietales 2014

*Medalla de Oro*  
Mundus Vini Alemania 2015

[www.bodegas-barreda.com](http://www.bodegas-barreda.com) - [www.facebook.com/torredebarreda](http://www.facebook.com/torredebarreda) - venta online: [www.bodegabierta.es](http://www.bodegabierta.es)



► **Guía del comprador,** Puedes consultar la guía de precios nuevos más completa, con las características de cada modelo en [preciosdecoches.motor16.com](http://preciosdecoches.motor16.com)

## Rebajas fin de año

### OPORTUNIDADES PARA DESPEDIR 2015 CON COCHE NUEVO

Se acaba 2015 y también las oportunidades para los concesionarios de cumplir los objetivos de ventas impuestos por la marca. Por eso, lo que queda de mes puede ser un buen momento para conseguir buenos descuentos, mucho más cuando los precios han comenzado a despegar, acumulando un incremento del 3,9% en los once primeros meses del año, tras el +0,5% experimentado en noviembre, según el Instituto Nacional de Estadística. Una tendencia al alza que se puede contrarrestar en diciembre si encontramos una concesión necesitada de activar las ventas en los últimos días del año, bajando sus márgenes de beneficio con descuentos adicionales a los programados por el fabricante. Evitando esas automatriculaciones, que también pueden ser una buena oportunidad para cambiar de automóvil en enero.

#### Renault

### La llegada del nuevo deja el antiguo a mejor precio

Iniciada la comercialización del nuevo Mégane, la generación anterior se beneficia de 2.900 euros de descuento, salvo los Business Energy dCi de 95 y 110 caballos S&S, que no tienen rebaja oficial. Sin embargo al tratarse de unidades en stock de un modelo 'desfasado', a las que es obligatorio dar salida, no parece muy difícil conseguir alguna rebaja o regalo adicional. Sin contar con ese posible extra, la berlina francesa tiene este mes un precio de partida de 15.900 euros y alcanza los 22.600 € en el Bose dCi 110 con cambio automático.

Con 2.900 € de rebaja



#### Toyota

### Los mayores descuentos del mes para el Avensis

Todos los Toyota, salvo los GT86 e Hilux tienen descuentos este mes, pero son los Avensis berlina y familiar, los que disfrutan de la cifra más alta, especialmente si lleva motor

de gasolina. Porque a los 140 con los cuatro acabados disponibles y en ambas carrocerías se aplica una rebaja de 6.660 euros, que deja los precios en una horquilla

de 20.990 a 27.890 en el Avensis y de 22.240 a 30.140 en el Touring Sports, contando con los 750 € de aportación del Gobierno por el Pive. Para los 150D Advance y Executive

Paga hasta 6.660 € menos



Navegador añadido

#### Citroën Regalo navideño

Superequipado y con regalo añadido se entrega este mes el C4 Cactus, el crossover que se fabrica en España y ahora incluye navegador en la versión Feel Edition y cámara de visión trasera en el acabado Shine Edition. Además, con descuentos y Pive 8 hay unidades PureTech 82 Feel Edition en stock, que se pueden conseguir por

14.790 € (12.990 € si se financia un mínimo de 6.000 €).

También con navegador añadido se entregan este mes C3 y C4 en cualquiera de sus acabados, mientras que el plus en C4 Picasso y Grand C4 Picasso es el portón eléctrico en los Feel y Feel Edition y el techo panorámico en el Exclusive. En el caso del Berlingo es gratis la puerta lateral en el Live Edition y el navegador en el XTR.

#### Opel Equipamiento promocional para el Corsa

A 8.800 euros baja el precio del nuevo Corsa, que cuenta con sistema de aparcamiento sin manos, dirección hipersistida modo city, sistema multimedia con Bluetooth, USB y toma auxiliar, aire acondicio-

nado y ESP Plus con asistente de salida en cuesta, como equipamiento promocional. Se trata del 1.4 16v de 75 caballos con cambio manual de cinco marchas, tres puertas y acabado Expression cuyo precio sin financiación y PIVE es 11.469 €.



Y el Cherokee Night Eagle por 40.950 €



#### FCA

### Fiesta de colores en las marcas de Fiat Chrysler Automobiles

Con 150 unidades de Jeep y otras tantas de Alfa Romeo, además de los coches en stock de los que dispone Fiat, el grupo italo-americano

celebra el final de 2015. Los mayores descuentos del año son el denominador común de los «Colour Days», una acción para diferentes



versiones y equipamientos disponibles, que sube el ahorro hasta los 8.040 euros. Es el caso del Alfa Romeo Giulietta equipado con el 1.4 TB de 105 caballos y acabado Progressión a la venta por 14.630 euros. Otro ejemplo es el Alfa MiTo 1.4 de 70 caballos, que se puede conseguir por 10.820 € cuando

cualquier otro mes del año hubiera costado 5.840 euros más. En el caso de Jeep, como ejemplo sirven el Renegade Sport 120 CV por 18.360 €, el Cherokee Limited de 140 CV por 32.750 € o los 50.220 € del Grand Cherokee Limited 250 CV, los tres con motor diesel.

#### Ford

### Fin de año con PIVE para todos

Dar salida a los vehículos de exposición disponibles en los concesionarios es la intención de la campaña, que aporta las ayudas del PIVE a los clientes que no cumplen los requisitos y hasta final de mes hay descuentos variables sobre las campañas base en un listado, que excluye los Fiesta ST, Focus ST y RS, Tourneo Connect y Custom y Mustang. Además, llegan al mercado los Focus Red y Black Edition, que cuestan 23.725 euros y añaden color (rojo con techo negro o negro con techo rojo) y deportividad por dentro y por fuera.



Casi 5.000 € de rebaja para el León



#### Seat

### Últimas campanadas

Hasta que acabe el año, la marca española amplía los 'Black Friday' manteniendo en 800 euros el cambio automático DSG en todos sus modelos y el techo panorámico o solar por 350 €, mientras que para el Mii el regalo es el paquete cinco puertas sin cargo. También hay PIVE para coches con más de cuatro años de antigüedad, el descuento por financiación y la acción comercial que beneficia cada modelo, premisas que, si se cumplen todas, baja casi 5.000 euros el precio de los León.

Sin entrada y hasta final de año



#### Peugeot Compra hoy y paga en primavera

Como regalo de Navidad la marca del león permite comprar en diciembre un 208 o un 308 y empezar a pagar en abril, sin nece-

sidad de aportar una entrada. Para disfrutar de esas tres mensualidades de carencia, la compra se debe financiar a través de PSA Financial Services Spain FCE, que contempla una cuota de 210 € al mes para el 308 1.2 PureTech de 82 CV y de 166 € para el 208 1.0 PureTech de 68 CV, ambos en cinco puertas, acabado Access y con PIVE.

#### Volkswagen

### Equipamiento irresistible para la edición especial del líder europeo

El Special Edition es un Golf cuatro puertas que se entrega muy bien equipado (volante de cuero multifunción, Park Pilot, ESP, XDS y sistema anticollisiones múltiples...) con un precio que parte de los 20.500 €

si se elige el motor 1.2 110 CV de seis marchas o 23.310 € si es el 1.6 TDI 110 CV de cinco velocidades. Acogiéndose a la operación Compra Flexible la cifra puede bajar a 17.400 € (16.600 € con PIVE).



Desde 17.400 € financiado y sin Pive



















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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models from Mercedes-Benz, Mini, and Lexus.



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP	D OUTLANDER 220 Di-D Kaiteki Auto 4WD	33.450	40.590	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna	20.200
G MINI JOHN COOPER WORKS COUP automatico	E OUTLANDER 2.0 PHEV Motion Auto 4WD	36.361	42.200	G Premium+ Comf	24.950
D MINI ONE D	E OUTLANDER 2.0 PHEV Kaiteki Auto 4WD	19.950	47.200	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna Sp Xtronic Tec	20.450
D MINI COOPER D	D MONTERO 3.2 Di-D Spirit	22.100	41.200	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna Premium Xtronic	21.200
D MINI COOPER S automatico	D MONTERO 3.2 Di-D Kaiteki Auto	23.800	48.800	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna Prem Xtronic Comf	21.500
G MINI ONE	D L200 D/C 250 Di-D M-Pro	18.450	28.635	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna Sport P Style	19.200
G MINI ONE automatico	D L200 D/C 250 Di-D Motion	20.150	31.228	G NOTE Sp. 1.2G DIG-5 98CV Tekna Sp Xtronic P Sty	20.500
G MINI COOPER	D L200 D/C 300 Di-D Kaiteki Auto	20.550	36.739	D PULSAR 1.5dCi 110CV VISIA	20.750
G MINI COOPER automatico	D L200 D/C 300 Di-D Kaiteki Auto	22.250	43.223	D PULSAR 1.5dCi 110CV ACENTA	21.700
D MINI COOPER SD		26.750		D PULSAR 1.5dCi 110CV N-TEC	23.400
D MINI COOPER SD automatico		28.450		D PULSAR 1.5dCi 110CV VISIA	25.100
G MINI COOPER S		25.950		D PULSAR 1.2G DIG-115CV VISIA	19.200
G MINI COOPER S automatico		27.700		D PULSAR 1.2G DIG-115CV ACENTA	20.150
G MINI JOHN COOPER WORKS		31.750		D PULSAR 1.2G DIG-115CV N-TEC	21.850
G MINI JOHN COOPER WORKS automatico		33.700		D PULSAR 1.2G DIG-115CV XTRONIC	23.050
D MINI ONE 5 PUERTAS		20.850		D PULSAR 1.2G DIG-115CV XTRONIC	23.550
D MINI COOPER 5 PUERTAS		23.000		D PULSAR 1.2G DIG-115CV XTRONIC	24.750
D MINI COOPER 5 PUERTAS automatico		24.700		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI ONE 5 PUERTAS		19.350		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI ONE 5 PUERTAS automatico		21.050		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI COOPER S PUERTAS		21.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI COOPER S PUERTAS automatico		23.150		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS		27.650		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D MINI COOPER SD 5 PUERTAS automatico		29.350		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI COOPER S 5 PUERTAS		26.850		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico		28.600		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER D PACEMAN		25.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4		27.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automatico		28.000		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automatico		29.100		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER PACEMAN		24.300		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER PACEMAN automatico		25.950		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4		26.350		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automatico		29.000		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN		29.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4		31.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automatico		32.200		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automatico		33.100		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER S PACEMAN		29.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER S PACEMAN automatico		31.050		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4		31.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4 automatico		34.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN JOHN COOPER WORKS		38.200		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G PACEMAN JOHN COOPER WORKS automatico		39.900		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN		22.900		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN		25.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automatico		28.000		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN		21.750		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automatico		23.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN		24.300		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automatico		25.950		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4		27.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automatico		29.100		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4		26.350		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automatico		29.000		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN		29.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN automatico		31.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4		32.200		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automatico		33.100		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN		29.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN automatico		31.050		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4		31.450		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automatico		34.400		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
D COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS COUNTRYMAN ALL4		38.200		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650
G COUNTRYMAN JOHN COOPER WORKS COUNTRYMAN ALL4 automatico		39.900		D PULSAR 1.6 DIG-115CV XTRONIC	26.650



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

**Mitsubishi**  
 Importador: MMC Automóviles, S.A. Francisco Cervás, 4. 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 91 270 1301. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de post-venta: 12 puntos.  
[www.mitsubishi-motors.es](http://www.mitsubishi-motors.es)

E I-NIEV	24.400
G SPACE STAR 100 MPI Challenge	11.000
G SPACE STAR 120 MPI Motion	11.900
D ASX 160 Di-D Challenge	22.550
D ASX 160 Di-D Motion	24.750
D ASX 160 Di-D Kaiteki	27.250
D ASX 160 Di-D Motion 4WD	27.250
D ASX 220 Di-D Kaiteki Auto 4WD	33.200
G ASX 160 MPI Challenge	20.300
G ASX 160 MPI Motion	22.500
D MONTERO 3.2 Di-D Spirit	38.200
D MONTERO 3.2 Di-D Kaiteki Auto	45.800
D OUTLANDER 220 Di-D Motion 2WD	31.100
D OUTLANDER 220 Di-D Motion 4WD	34.490
D OUTLANDER 220 Di-D Motion Auto 4WD	35.790

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)	
L ASTRA 1.4 Turbo GLP Business ST	G ZAFRA TOURER 1.4 Turbo 140CV Excellence Auto Ilantia7	23.350	30.465	D 308 CC Active 1.6 e-HDI 115 FAP	32.070
G INSIGNIA 2.8 V6 Turbo OPC	G Excellence Auto Ilantia8	45.550	30.600	D 308 CC Active 2.0 HDi 163 FAP	34.070
G INSIGNIA 2.8 V6 Turbo OPC Auto	G ZAFRA TOURER 1.6 Turbo S/V Excellence	48.620	27.200	D 308 CC Active 1.6 VTI 120	32.533
G INSIGNIA 2.8 V6 Turbo OPC Auto	L ZAFRA TOURER 1.4 Turbo GLP Selective	45.550	27.200	D 308 SW Access 1.6 BlueHDi 100	20.650
G INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Expression	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Selective	24.820	23.040	D 308 SW Business Line BlueHDi 100	21.200
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Selective	24.820	24.255	D 308 SW Active 1.6 BlueHDi 100 FAP	22.300
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Excellence	25.099	25.100	D 308 SW Business Line 1.6 BlueHDi 120	22.500
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Color Edition	25.100	25.100	D 308 SW Active 1.6 BlueHDi 120	23.600
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 S&S Excellence	25.583	25.583	D 308 SW Active 1.6 BlueHDi 120 MBC	23.900
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x2 Excellence Auto	26.250	26.250	D 308 SW Style 1.6 BlueHDi 120	24.350
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Style 1.6 BlueHDi 120 EAT6	25.550
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 1.6 BlueHDi 120	25.650
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 2.0 BlueHDi 150	27.400
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 2.0 BlueHDi 150 EAT6	28.600
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW GT Line 2.0 BlueHDi 150	28.900
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW GT 180 EAT6	32.650
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Access 1.2 PureTech 110	19.750
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW B. Line 1.2 PureTech 110	20.300
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Style 1.2 PureTech 110 S&S	24.215
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Active 1.2 PureTech 130 S&S	22.300
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Style 1.2 PureTech 130 S&S	23.050
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Style 1.2 PureTech 130 S&S EAT6	24.250
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 1.2 PureTech 130 S&S	24.350
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 1.2 PureTech 130 S&S EAT6	25.550
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 1.2 PureTech 130 S&S	25.850
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW Allure 1.2 PureTech 130 S&S EAT6	27.050
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 308 SW GT Line 1.2 PureTech 130 S&S	30.250
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 RXH 2.0 BlueHDi 180 Autom.	40.250
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	E 508 RXH 2.0 HDi Hybrid4 200 cv	44.200
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Access 1.6 BlueHDi 120	28.370
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Active 1.6 BlueHDi 120	30.070
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Active 1.6 BlueHDi 120 EAT6	31.620
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Allure 1.6 BlueHDi 120	32.970
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Allure 1.6 BlueHDi 120 EAT6	34.520
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 1.6 BlueHDi 120	34.570
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 1.6 BlueHDi 120 EAT6	36.120
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Active 2.0 HDi 150cv	32.070
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Allure 2.0 BlueHDi 150	35.570
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 2.0 BlueHDi 150	36.870
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Allure 2.0 BlueHDi 180 Autom.	38.020
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 2.0 BlueHDi 180 Autom.	40.520
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 2.0 BlueHDi 180 Autom.	41.570
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Active 1.6 THP 165 S&S	30.670
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	35.520
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 SW GT Line 1.6 THP 165 S&S	37.120
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 Active 1.6 BlueHDi 120	27.270
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 Active 1.6 BlueHDi 120	28.720
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250	26.250	D 508 Active 1.6 BlueHDi 120	29.340
D INSIGNIA 1.6 CDTI Start & Stop 120 CV Business	D MOKKA 1.6 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.250			



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 car dealership.

Grid of car models and prices from Smart dealership.

SsangYong logo and contact information for SsangYong car dealership.

Grid of car models and prices from SsangYong dealership.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

BMW

Híbridos enchufables muy bien equipados

Los PHEV 225xe y 330e llegarán al mercado el próximo mes de marzo para completar con esa mecánica híbrida enchufable la oferta del Serie 2 Active Tourer y del Serie 3. Son versiones impulsadas por un motor de gasolina ubicado en el eje delantero y un propulsor eléctrico colocado en el trasero.

En el caso del Serie 2, que se convierte en el modelo de acceso a los PHEV de la marca germana, la potencia conjunta es de 224 caballos (136 CV el gasolina y 88 CV el eléctrico) y la tracción se reparte entre delantera y trasera, siendo posible usar los dos motores la tracción en ambos ejes en determinadas situaciones. No sucede así en el 330e, cuya tracción es trasera y estrena motorización con una potencia conjunta de 252 caballos (184 CV en gasolina y 88 CV en eléctrico). Ambos gozan de un amplio

equipamiento de serie, que se completa en estas versiones específicas con elementos como eDrive Services o transmisión automática.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide variety of car models from brands like Volkswagen, Suzuki, Tata, and Honda.





## AHORRO ACUMULABLE EN LA TARJETA MI BP

¿Cuáles son las principales diferencias entre el antiguo ValeAhorroBP y el nuevo Ahorro Mi BP?

### RESPUESTA

Con Ahorro Mi BP todo tu ahorro se acumula en la nueva tarjeta Mi BP. Puedes canjear tu ahorro cómo y cuándo quieras, pudiendo disfrutarlo en los siguientes dos meses. Además, ahora puedes ahorrar hasta cinco céntimos por litro en cada repostaje.

## NEUMÁTICOS PARA TODO EL AÑO

Jorge Sala

¿Son eficaces y seguros los neumáticos homologados para todo el año? Gracias.

### RESPUESTA

Los neumáticos denominados 'all season' son una solución para poder circular todo el año con diferentes condiciones climatológicas. En su composición este tipo de 'goma' recurre a unos compuestos que le sitúan a medio camino entre los que montan los neumáticos de verano y los de invierno. Generalmente suelen tener el marcado M+S (barro y nieve), pero sus características son más de verano que de bajas temperaturas.

Dicho esto, si lo que estás pensando es el uso de un neumático que te valga para todo el año con garantías de seguridad, te aconsejamos el Michelin CrossClimate. Se trata



## CARTA DE LA SEMANA



## NUEVO MAZDA MX-5, PERO ¿CON QUÉ MOTOR?

Luis Gómez

Estoy pensando en darme un capricho a principios de año y el Mazda MX-5 siempre ha sido un vehículo que me ha gustado y del que me han hablado muy bien. Mi duda es saber si con la versión de 131 caballos será suficiente o merece la pena apostar por el más potente. Creo que también hay diferencias significativas en el equipamiento. Muchas gracias

### RESPUESTA

No nos extraña que tengas en tu punto de mira el nuevo Mazda MX-5, un atractivo roadster que te permitirá disfrutar al máximo al volante. Dicho esto, elegir una u otra motorización ya es cuestión de gustos y posibilidades. Con el mismo acabado, la diferencia de precio entre ambas variantes es de 1.200 euros. Las prestaciones del motor 1.5 de 131 caballos son notables y no tengas miedo de quedarte corto en este sentido. Además, puedes darte el capricho desde 25.000 euros.

Lógicamente las posibilidades del 2.0 de 160 caballos son mayores y el consumo, con el acabado Luxury, apenas es 0,6 litros más elevado,

del primer neumático de verano que obtiene la certificación de invierno '3PMSF'. Esto te permitirá disfrutar de estas gomas sin necesidad de tener que cambiarlas en verano y en invierno, con el consiguiente gasto y espacio necesario para guardar los sustituidos.

El CrossClimate de la marca francesa tiene el certificado A (el mejor) en frenada so-

bre suelo mojado. En este sentido frena mejor en seco que uno de invierno, goza de mejor adherencia en mojado que uno de verano y presume de mayor tracción en nieve que un 'all season'.

Si te decides, este neumático lo tienes en diferentes medidas y para llantas de 15, 16 y 17 pulgadas. Si te podemos decir que muchos de los propulsores sobrealimentados que derivan de uno atmosférico cuentan con refuerzos extra en muchos de sus componentes para neutralizar el esfuerzo adicional al que son sometidos. Por ejemplo, las paredes de los cilindros, la culata, el cárter, los pistones, las bielas o al cigüeñal se les suele aplicar tratamientos específicos para aguantar mejor la fatiga. También se refuerza el sistema de refrigeración.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ZASTAVA YUGO, TAMBIÉN CABRIO

Alfonso Ruiz

Sentimos no poder reproducir la imagen que nos has enviado, pero no tenía calidad suficiente. Se trata, efectivamente de un Zastava Yugo, vehículo fabricado en la desaparecida Yugoslavia bajo licencia Fiat. La marca era especialista en armamento y maquinaria pesada, pero construyó desde 1980 este utilitario de tres puertas que compartía buena

parte de su modesta tecnología con el Fiat 127, aunque en Italia se denominaba Innocenti Koral. Tenemos constancia que montaba un propulsor 1.0 de gasolina de 45 caballos y otro 1.3 de 68 CV, y como bien señalas tuvo un atractiva versión cabriolet.

### REFUERZOS EN MOTORES SOBREALIMENTADOS

Pedro Hernández

Como es lógico sería un ejercicio maratoniano ir motor por motor,

pero sí te podemos decir que muchos de los propulsores sobrealimentados que derivan de uno atmosférico cuentan con refuerzos extra en muchos de sus componentes para neutralizar el esfuerzo adicional al que son sometidos. Por ejemplo, las paredes de los cilindros, la culata, el cárter, los pistones, las bielas o al cigüeñal se les suele aplicar tratamientos específicos para aguantar mejor la fatiga. También se refuerza el sistema de refrigeración.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿QUÉ PASA CON MI COCHE SI DOY POSITIVO EN UN CONTROL DE ALCOHOLEMIA?

Cuando el resultado de las pruebas de alcoholemia fuera positivo, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada.

Hay que recordar que si la inmovilización del vehículo no se pudiese llevar a cabo en un lugar adecuado para practicarla, sin obstaculizar la circulación de vehículos o de personas, o cuando no cesasen las causas que motivaron la inmovilización, la medida que se podría adoptar sería la retirada y depósito del vehículo.

Precisamente la inmovilización se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad, y cuya actuación haya sido requerida por el interesado. Por el contrario, si se produjese la retirada y el depósito del vehículo, su devolución ya estaría sometida a las normas establecidas por la autoridad encargada del depósito.

En este sentido hay que destacar que los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él, teniendo que ser abonados como requisito previo a la devolución del vehículo.

## BUENA PREGUNTA

## SON CONSIDERADAS INFRACCIONES MUY GRAVES

Teniendo en cuenta que se acercan las fiestas navideñas, unas fechas donde se suelen realizar muchas celebraciones, ¿cuál sería la multa a la que me puedo arriesgar si diese positivo en un control de alcoholemia?

### RESPUESTA

En primer lugar hay que recomendar que nunca se debe conducir si se ha producido la ingesta de cualquier tipo de bebida alcohólica, ya que, en especial, no existe un determinado cupo de cantidad que nos pueda hacer pensar que, no sobrepasando ese límite, podríamos conducir sin dar positivo. Las tasas establecidas y que no se pueden superar, son lo suficientemente bajas como para que, prácticamente, con cualquier toma de alcohol, el resultado de la prueba sea positivo.

En este sentido también hay que recordar que todas las infracciones por alcoholemia, por haber superado la tasa establecida, son consideradas muy graves, y, como tal, serán sancionadas con multas de 500 o de 1000 euros; incluso, si ese límite se supera en exceso, existiría la posibilidad de que el hecho se convirtiera en delito y fuese juzgado por la vía penal.

Así, quien condujese superando la tasa de alcohol por encima de los 0,25 mg/l y no superase los 0,50 mg/l (la cantidad para los profesionales y aquellos con carné de conducir con menos de dos años de antigüedad es de 0,15 y hasta 0,30

mg/l, respectivamente) serán sancionados con multa de 500 euros y la pérdida de 4 puntos. Si el conductor superase la tasa de 0,50 mg/l (o 0,30 mg/l si son profesionales o con carné de una antigüedad inferior a dos años) la sanción será de 500 euros, pero la pérdida de puntos será de 6.

Del mismo modo hay que tener en cuenta que, si el resultado de la prueba es el doble de la tasa permitida, la sanción será de multa de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos.

Por último, si se superasen los 0,60 mg/l o no superando esa tasa, la prueba arroja un resultado positivo que tuviese influencia en la conducción (por ejemplo, que fuese causante de un accidente), los hechos podrían ser constitutivos de un delito, siendo objeto de juicio y cuya pena podría ser de prisión de 3 a 6 meses, de multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en todo caso, la privación de conducir vehículos a motor y ciclomotores entre 1 y 4 años.



## DEPENDE DE SI LA SANCIÓN ES ADMINISTRATIVA O ES UN DELITO PENAL

¿Qué me puede pasar si doy positivo por alcoholemia varias veces a lo largo de un año?

### RESPUESTA

Para responder a esta pregunta tenemos que recordar que, no es lo mismo que el positivo de alcoholemia sea sancionado como una infracción administrativa que, aunque grave, no lo es tanto, como que, por los resultados de las pruebas o el conjunto de otras circunstancias, supusiese que se enjuiciase como un delito penal. Evidentemente si se enjuiciase como delito penal, supondría ir acumulando antecedentes penales que influirían, como

aggravante, en las futuras sentencias que pudieran recaer, lo que supondría el aumento de la pena de prisión, de la multa económica o del tiempo de retirada del carné.

Pero ciñéndonos al ámbito administrativo, que es el más habitual, la reincidencia en la comisión de este tipo de infracciones se produce cuando en el año, inmediatamente anterior a la fecha de la nueva infracción, se hubiese sido sancionado con otra multa de alcoholemia. En estos casos de reincidencia, lo que plantea la legislación es que la sanción económica sea de 1.000 euros, además de suponer la pérdida de puntos del carné de conducir, que podría ser de 4 o 6 puntos, dependiendo de la tasa arrojada por el resultado de la prueba.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM



## Mercedes 190 2.5 16 Evolution II, la 'bestia negra'

No iba a llegar a España y por eso nos 'ponía más largos los dientes'. Probábamos a fondo un Mercedes desarrollado para el DTM... una bestia.

Skoda daba los primeros pasos hacia el futuro, pues la marca checa parecía decantarse por la oferta de compra de un 40 por ciento de sus acciones por parte de

Volkswagen. Hoy, 25 años después, ese futuro se ha convertido en un presente repleto de éxitos. Dos modelos clásicos ampliaban su gama.



Por un lado al Renault Clio llegaban las versiones de 3 puertas, mientras que el Suzuki Vitara crecía con las variantes de 5 puertas.

Otra novedad era la versión coupé del Seat Ibiza realizada por Francisco Podadera y conocida como Anibal.

Las pruebas de la semana se centraban en el imponente Mercedes 190 2.5 16 Evolution II, denominado 'la bestia negra': 8,5 millones, 235 CV, 241

km/h... y un tremendo alerón.

Rover 114 GTi 16V (1,6 millones y 95 CV) y Opel Corsa GSI (1,67 millones y 100 CV) enfrentaban sus pequeñas carrocerías deportivas en un duelo en el que el alemán se imponía.

Otro británico, el lujoso XJ recibía un nuevo motor V6 que probábamos. Con él el Jaguar (6,8 millones y 200 CV) estaba en 'plenitud de facultades'



LA PORTADA

Nº 367

FECHA

3-11-1990

HABLAMOS DE

El tremendo alerón trasero del Mercedes E 190 16 Evolution II llamaba la atención en nuestra portada. En ella también se repasaban las últimas novedades, la prueba del Jaguar XJ6 3.2, la comparativa entre el Rover y el Opel y tres novedades: Renault Clio 3p, Suzuki Vitara 5p y el Anibal.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Renault Clio diésel, 242 pesetas de ahorro cada 100 kilómetros

El auge de los diésel comenzaba tomar forma. Y nosotros lo demostrábamos con una comparativa entre las variantes gasolina y diésel del Renault Clio.

La subida del precio de los carburantes obligaba a hacer números y ahí la alternativa diésel comenzaba a imponer su ley. Así lo demostraba una prueba de

consumo con el Renault Clio. El diésel nos permitía ahorrar 242 pesetas cada 100 kilómetros.

También de la gama Clio probábamos



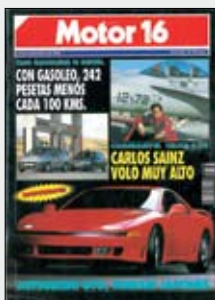
a fondo la versión de 3 puertas, en este caso con el motor 1.1 de gasolina.

Entre las novedades de la semana, la nueva gama Opel para 1991, con nuevos motores y retoques estéticos. También un espectacular coupé de Mitsubishi, el GTO, con un motor V6 de 320 caballos y una línea estética de lo más atrayente.

También nos poníamos al volante de nuevos modelos como el

Mercedes 500E y el Honda NSX, que poníamos a prueba en el Circuito de Estoril.

La comparativa tenía un aire muy especial, pues Carlos Sainz, el flamante campeón del mundo de Rallys ponía su Toyota Celica en la misma pista que un F-18. Una lucha desigual, pero una experiencia para el campeón español, que también pudo volar en el caza del Ejército Español.



LA PORTADA

Nº 368

FECHA

10-11-1990

HABLAMOS DE

El Mitsubishi GTO, que definíamos como el Ferrari japonés, era la principal imagen de nuestra portada. También espacio para la prueba de consumo gasolina-diésel del Renault Clio y la comparativa entre el Toyota Celica de Carlos Sainz y un F-18. Un duelo de altos vuelos.



# EL MEJOR REGALO PARA EL DÍA DE SU COMUNIÓN



MENÚ INFANTIL desde 36€



UN ENTORNO DIFERENTE RODEADO DE SUS ANIMALES FAVORITOS

¡Y TENEMOS EL MEJOR PLAN PARA CELEBRAR SU CUMPLE!

Información y Reservas: 902 535 545 (Ext 5) • [eventos@faunia.es](mailto:eventos@faunia.es) • [www.faunia.es](http://www.faunia.es)



Audi  
A la vanguardia de la técnica



De repente cinco sentidos  
parecen pocos.



**Nuevo Audi A4.  
No es magia, es A4.**

Tantas sensaciones que asimilar. Tantos estímulos a los que responder. Tantas innovaciones sorprendentes que, de repente, realidad y magia se confunden. Es el poder de la tecnología. La fascinación de avances tan futuristas como el cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas del Audi virtual cockpit, el sistema de iluminación inteligente Audi Matrix LED, el equipo de sonido Bang & Olufsen® con sonido 3D, Audi connect Safety&Service con llamada de emergencia y control del vehículo desde su smartphone o el revolucionario asistente de conducción en atascos traffic jam assist. ¿Es magia? No, es mucho más. [www.nuevoaudia4.es](http://www.nuevoaudia4.es)

**Red de Concesionarios Oficiales Audi.**

Nuevo Audi A4 y A4 Avant de 150 a 272 CV (110-200 kW). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 95 a 147. Consumo medio (l/100 km): de 3,7 a 6,4. Información Audi 902 45 45 75.