

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

24 HORAS DE LEMANS
VICTORIA 12+1 DE AUDI Y SEGUNDO PUESTO PARA GENÉ



Deporte: Entramos en el cuartel general de Mercedes F-1, Aquí nacen los líderes del mundial



Nº 1598
Del 17 al 23 de junio de 2014

C4 Cactus

Este Citroën mola mucho

Primera prueba

- ▶ Desde 14.750 euros
- ▶ Consumo desde 3,1 l/100km
- ▶ Maletero de 348 litros



SEAT, Prueba LEÓN ECOMOTIVE
Un consumo récord: sólo 3,3 l/100 km

110 CV



Mazda **3**
100 CV

Prueba



Prueba

Volkswagen Rockton
140 CV



Sé AUTOMOVILISTA. Cómprate un Dacia.



**DACIA DUSTER
DESDE 10.900€¹**

**5 AÑOS²
DE GARANTÍA**

f Dacia España YouTube Dacia ESP

DACIA
GRUPO RENAULT

www.dacia.es / 902 245 200 | Descúbrelo en tu Concesión Renault-Dacia.

Dacia Duster: consumo mixto (l/100km) desde 4,5 hasta 8,0. Emisión CO₂ (gr/km) desde 123 hasta 185.

1) PVP en PyB para la adquisición por un particular o autónomo de un vehículo Nuevo Duster Base 1.6 77kW (105CV). Impuestos incluidos. Modelo visualizado: Nuevo Duster Laureate TCE 92kW (125CV) con Pack Look, PVPR: 15.550€. 2) Oferta válida para particulares o autónomos financiando con RCI Banque S.A. Sucursal España. Importe mínimo a financiar 4.000€. 5 años de garantía para toda la Gama Dacia, los dos primeros años sin límite de kilometraje, el 3er año la garantía concluirá si se superan los 100.000Km. A partir del 3er año, la extensión de la garantía con el contrato Dacia Serenité concluirá cuando se supere alguna de las dos condiciones: 2 años adicionales u 80.000Km totales, la condición que antes suceda (ver condiciones de los contratos de extensión de garantía). Extensión de garantía regalada por RCI Banque Sucursal en España. Oferta válida del 01/06/2014 al 30/06/2014. Incompatible con otras acciones financieras. Dacia recomienda elf

entre nosotros

Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com



La Mafia del gasóleo

La gran estafa no sólo perjudica a Hacienda, también a usuarios que puedan estar sufriendo problemas técnicos en sus coches provocados por el gasóleo adulterado

El dinero fácil y la vil estafa, son caras de una misma moneda. El problema son los facinerosos que nunca tienen bastante y se llevan por medio todo lo que pillan. Es el caso de la banda que desde hace años se dedicaba a comprar gasóleo tipo B y C bajos en impuestos, para uso agrícola o de calefacción, y después los transformaban para venderlo como gasóleo tipo A, que son los que tienen más impuestos y utilizan los automóviles. La Agencia Tributaria, con la ayuda de la Guardia Civil, han desmantelado esta banda mafiosa que funcionaba, nada más y nada menos, en 30 provincias y 11 comunidades. Además fueron detenidas más de cien personas pertenecientes a nueve grupos criminales, algunos vinculados al narcotráfico. Unos compraban el combustible, otros lo adulteraban y almacenaban en depósitos secretos y los terceros, lo distribuían por unas gasolineras que redondeaban el chanchullo atrayendo a clientes con el señuelo de un combustible más barato. Todo amasado con maniobras en las que no sólo cambiaban químicamente el colorante rojo del gasóleo industrial, sino que además añadían otros productos que multiplicaban la cantidad del combustible. Como será, que según los primeros cálculos, a los 12 millones de euros que le han levantado a las arcas del Tesoro, hay que añadir el beneficio logrado con cargo a los consumidores.

Ya saben, un poco de grasa por aquí, unos cuantos litros de queroseno por allá, y si los motores de los coches revientan, que los clientes se aguanten. De hecho, ahora se empieza a especular con que pueden ser numerosos los conductores que utilizaban estas estaciones de servicio y ahora tienen problemas con el motor. Así, mientras algunos usuarios están preocupados por el funcionamiento de la bomba o los inyectores de su coche, estos pajaritos tienen una hucha de lo más abultada. Sirva como ejemplo que los cálculos sobre la ganancia, según versiones oficiales, está entre un mínimo de 16 euros y un máximo de 27 cada vez que se llena un depósito de entre 50 a 60 litros de capacidad. Sumen los millones de depósitos los años que llevan operando, y entenderán por qué a alguno de estos les han pillado en su casa de La Moraleja, en Madrid. Lo sorprendente de la cuestión es que en redadas parecidas de 2004, 2008 y 2009, algunos mafiosos detenidos ya estaban en circulación. Claro que más sorprendente resulta el hecho de que las autoridades se nieguen a dar el nombre y dirección de las gasolineras implicadas. Esto, además de crear una sombra de sospecha en todo el sector, priva a los consumidores, por muy peregrino que parezca, de poner la demanda correspondiente.

visto en internet

COCHES Y KETCHUP

Parece mentira la capacidad de inventiva del ser humano y las posibilidades que pueden ofrecer materiales tan cotidianos y, aparentemente de tan poco valor, como la piel del tomate. Pero como cuando hablamos de innovación, a veces parece no haber límites, la pasada semana hemos conocido que Ford y Heinz –la empresa conservera famosa por el ketchup– trabajan en el desarrollo de materiales a partir de las pieles del tomate. Una tecnología, que de llegar a convertirse en algo de uso común podría utilizarse en abrazaderas para cables o en compartimentos para poder dejar monedas o pequeños objetos en el interior de los coches.

Y de paso, conseguiría aumentar la capacidad de reciclaje, pues los más de os millones de toneladas de tomates que cada año Heinz utiliza, podrían tener una nueva vida. Está claro que el sector del automóvil en algunos casos tendrá mala prensa y mala fama. Pero pocas industrias trabajan con tanto ahínco en la reducción de la contaminación y en crear un mundo cada vez más sostenible. Incluso a costa de ‘hacer coches a base de ketchup’.



no te lo pierdas

AQUÍ NACEN LOS MERCEDES DE F-1



Visitar una fábrica de coches o un laboratorio de I+D o un centro de diseño de automóviles es siempre un motivo de sorpresa, porque nuestra capacidad de asombro casi no tiene límites. Pero poder entrar en el cuartel general de una escudería de Fórmula 1 y descubrir algunos de los secretos, o de conocer los procesos en los que están inmersos, es, sin duda, una experiencia irrepetible. Y mucho más si hablamos del equipo que esta temporada domina con mano de hierro el Gran Circo.

No es que nos hayan dejado toquetear lo que allí hacen, ni mirar en los cajones o hurgar en los armarios. Pero sí hemos podido ver de primera mano cómo se hacen los coches con los que Hamilton o Rosberg, si no cambia radicalmente la cosa, se convertirá en campeón del mundo de Fórmula 1. Y ése es un privilegio reservado a unos pocos.



Síguenos
en...



@motor16_



/Motor16

Motor16.tv
Motor16

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

QUÉ PASA

6 INFINITI

Ya todos se llaman Q

La marca japonesa está en plena ofensiva, y redenomina varios de sus coches para que todos compartan esa letra, que ya usaban las berlinas Q70 y Q50 desde su reciente llegada. Los vehículos todocamino EX y FX pasan, respectivamente, a llamarse QX50 y QX70, y los EX Coupé y Cabrio son ahora Q60.

DE BUENA FUENTE

8 CLÁSICOS

Renacen en Gran Bretaña

La pasión de Gran Bretaña por los automóviles clásicos se reactiva con nuevos proyectos, recreaciones de modelos o relanzamientos de marcas. En la actualidad se vive una de esas épocas, impulsada por la buena forma de los grandes y por otras empresas más pequeñas, como Lister o Jensen, empeñadas en nuevos proyectos.

9 OPEL

Busca nuevos segmentos

La gama Opel es una de las más amplias actualmente en Europa. Sin embargo, la marca alemana trabaja sobre una serie de futuros modelos adicionales para ampliar su cuota de mercado y situarse como la número dos del ranking de ventas europeo



EN PORTADA

10 CITROËN C4 CACTUS

Apuesta por la originalidad

El martes 17 de junio Citroën pone a la venta su vehículo más 'cool', un modelo que automáticamente se va a convertir, sin duda, en el 'crossover' más rebelde. Y es que sus características originales e innovadoras ya están dando que hablar. El C4 Cactus, que se fabrica en España, llega dispuesto a dar que hablar y está disponible desde 14.750 euros.



CUATRO RUEDAS

22

MAZDA3 1.5 SKYACTIVE

Con mucha lógica

Si no se recorren muchos kilómetros al año y se tienen en cuenta los actuales límites de velocidad, este Mazda3 es una muy interesante opción de compra. Anda lo justo, consume a razón de sus 100 caballos de potencia y presenta la estupenda dinámica tan habitual de la marca.

CUATRO RUEDAS

16 SEAT LEÓN ECOMOTIVE

Controla el gasto
El nuevo Seat León en versión Ecomotive es uno de los modelos de mecánica diésel más austeros del mundo. Porque homologa 3,3 litros de media, y en la práctica consume tan poco que dibujará un 'smile' en la cara de su conductor al final de cada jornada. Además, conserva todas esas virtudes que hacen del español uno de los compactos más interesantes del momento.

24

MOTOR 1.6 CDTI OPEL

Uno para todos
Las gamas Astra, Meriva y Zafira Tourer ya cuentan con la nueva generación de propulsores diésel 1.6 CDTI, los primeros de una agresiva ofensiva de motores.

26 VOLVO

Nueva gama
Toda la gama Volvo recibe mejoras, tanto a nivel estético como en el



CUATRO RUEDAS

20 VOLKSWAGEN T5 ROCKTON

La furgoneta fantástica

Para todos aquellos que al salir de clase volaban a casa para ver 'El Equipo A', aquella mítica serie abarrotada de explosiones, vuelcos imposibles, tiros por doquier, este Rockton les recordará aquella inconfundible GMC G-Series pintada en color negro y rojo. Y seguro que si esa serie se hubiera rodado hoy aparecería esta Volkswagen Rockton.



capítulo técnico o en cuestión de equipamiento.

DE CARRERAS

32 MERCEDES F-1

Visitamos el equipo líder

Una visita a las instalaciones del equipo Mercedes permite intuir lo mucho que hay detrás de esos éxitos, tanto en inversión como, sobre todo, en trabajo y organización.

36 24 HORAS DE LE MANS

De nuevo Audi

Aunque este era el año en que a priori lo tenía más complicado, la marca de los aros consiguió sobreponerse

a todas las dificultades y lograr un nuevo doblete.

41

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

40

FÓRMULA 1

Previo GP de Austria

Tras la victoria del Red Bull de Ricciardo en Canadá, la F-1 llega al circuito de Austria, donde Red Bull, que juega en casa, tratará de aprovechar cualquier debilidad de Mercedes.

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	8
En portada	10
Cuatro ruedas	16
La semana	28
A la última	30
De carreras	32
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	36
CITROËN	10
INFINITI	6
MAZDA	22
MERCEDES	32
OPEL	9, 24
SEAT	16
VOLKSWAGEN	20
VOLVO	26

SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

Edita:

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

Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Benoit - mjbeneit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

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

Publicidad:

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:

C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.

28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial

Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD



Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



ESTRENO DEL ABARTH 695 BIPOSTO

La Gumball 3000, una especie de rally en carretera abierta que congrega a millonarios de todo el mundo en sus caros superdeportivos, ha contado este año con el Abarth 695 Biposto en tareas de 'coche oficial'. El modelo italiano pesa 997 kilos y su motor 1.4 T-Jet rinde 190 CV.



UN 'CONCEPT' ULTRALIGERO DE FORD

El Ford Fusion de 2013, un modelo a la venta en Norteamérica que inspira al próximo Mondeo europeo, reduce su masa un 25 por ciento con los avanzados materiales —aluminio, aceros especiales...— usados en el Ford Lightweight Concept, que pesa lo mismo que un Fiesta.

NUEVO DIÉSEL 1.5 PARA EL MAZDA2

La marca de Hiroshima ha confirmado que el futuro Mazda2, basado en el 'concept' Hazumi, estrenará el motor 1.5 Skyactiv-D, un cuatro cilindros con 16 válvulas, compresión baja -14,8 a 1- y turbo variable que emplea soluciones del 2.2 SkyActiv-D y rendirá 105 CV a 4.000 rpm y 25,5 mkg de par máximo entre 1.500 y 2.500 vueltas. Según Mazda, cumplirá Euro 6 sin necesidad de montar un catalizador SCR.



Más adelante vendrán los modelos Q30, QX30, Q80...

La **letra 'Q'** identifica ya a todos los Infiniti

Infiniti nació en 1989 como marca de lujo de Nissan para Estados Unidos, y su primer modelo recibió el nombre de Q45. Un cuarto de siglo después, y con la marca japonesa en plena ofensiva, redenomina va-

rios de sus coches para que todos compartan esa letra, que ya usaban las berlinas Q70 y Q50 desde su reciente llegada. Los vehículos todocamino EX y FX pasan, respectivamente, a llamarse QX50 y QX70, y

los EX Coupé y Cabrio son ahora Q60. Y pronto llegará el compacto 'premium' Q30 y su derivado SUV, el QX30, así como un rival para Audi A7 Sportback y Porsche Panamera que podría llamarse Q80.



▲ Sobre estas líneas, la berlina de lujo Q70, y más arriba, el nuevo Q50. Los dos nacieron ya como modelos 'Q'.

▲▼ Arriba, el Q60 Cabrio, que estrena denominación al igual que el Q60 Coupé. A la izquierda, el QX70, y abajo, el QX50, los dos rebautados también.

PARA PENSAR

7'58"4

tardó Jordi Gené en dar un giro al viejo Nürburgring con el León Cupra 280

Con ese crono, el modelo de Seat batía a comienzos de año el récord entre los modelos de tracción delantera; pero pronto podría haber cambios: Seat quiere bajar ese tiempo y Renault intentará replicar con su Mégane RS.

EL PUNTAZO

Nada menos que 477 CV rinde el V8 5.0 con compresor del FPV GT F, el sedán más potente de Ford Australia. Se harán 500 para ese país, y 50 más para Nueva Zelanda.



Homenaje a los éxitos en Fórmula 1 Lotus comercializará 81 unidades del Exige LFI

La firma británica celebra su participación en la temporada 2014 de Fórmula 1 con una edición limitada del Exige S a la que denomina Exige LFI. Se fabricarán 81 unidades, cifra a la que Lotus da explicación: es ése el número de carreras ganadas en ese certamen, desde la victoria en Mónaco en 1960 hasta la de Raikkonen en Australia el pasado año. Y cada uno de los 81 Exige LFI rinde homenaje a una de esas pruebas. La nueva versión equipa el motor 3.5 V6 sobrealimentado de 350 CV que le permite acelerar

de 0 a 100 km/h en 4 segundos exactos y alcanzar 274 km/h de velocidad punta, con ayuda de un peso contenido: 1.176 kilos. Se personaliza con llantas doradas —de 17 pulgadas delante y 18 detrás—, y en el interior, con una combinación de negro y dorado. Los coches portan el número de la serie en una placa de fibra de carbono y equipan el Exige Race Pack, con discos de freno de dos piezas, neumáticos Pirelli P-Zero Trofeo y sistema Dynamic Performance Management.



◀▲ La nueva serie limitada, a la venta en todo el mundo excepto Estados Unidos, tiene un gasto medio de 10,1 litros.

Versión diésel 2.0 de 170 CV La familia del Mini crece: ahora, Cooper SD

Mini corona la gama diésel de su nuevo utilitario con la versión Cooper SD, dotada de un motor 2.0 —cuatro cilindros, turbo de geometría variable e inyección por rail común con hasta 2.000 bares de presión— que rinde

170 CV y tiene un par máximo de 36,7 mkg a 1.500 rpm. Alcanza 100 km/h en 7,3 segundos —7,2 con el cambio Steptronic, de seis marchas como el manual—. El consumo medio es de 4,0 litros, y de 4,1 con caja automática.



Llegarán a nuestro país en verano Alfa lanza en Italia los Mito y Giulietta QV

Desvelados en el último Salón de Ginebra, Alfa Romeo acaba de iniciar la comercialización en Italia de las versiones Quadrifoglio Verde de sus modelos Giulietta y Mito. En el primer caso, con el motor 1750 Turbo de 240 CV y transmisión automática TCT de doble embrague, y en el segundo, con el 1.4 MultiAir Turbo de 170 CV, y también con cambio TCT, que reduce el gasto de 6,0 a 5,4 l/100 km. Con ellos, además, la firma italiana rinde tributo a la historia de Quadrifoglio Verde, denominación que arranca en 1923 —con el RL

▼ El nuevo Alfa Mito QV acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, y en 6,6 el nuevo Alfa Giulietta QV.



Quadrifoglio Verde que ganó la Targa Florio en manos de Ugo Sivocci— para distinguir a los vehículos más deportivos del fabricante. Alfa Romeo ha anunciado que en verano los lanzará también en el resto de Europa.



David Brown ya ha presentado su coche, un deportivo que recuerda al Aston Martin DB6, con mecánica Jaguar.

David Brown, Jensen, Lister, TVR...

Renacer de clásicos en Gran Bretaña

Cíclicamente, la pasión de Gran Bretaña por los automóviles clásicos se reactiva con nuevos proyectos, recreaciones de modelos o relanzamientos de marcas. En la actualidad se vive una de esas épocas, impulsada por la buena forma de los grandes, como Jaguar, Land Rover, Mini, Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin, etc. La bonanza de las marcas más importantes es un buen argumento para los impulsores de esos modelos fuera de serie, casi de artesanía, que definen la filosofía de los deportivos británicos. Algunos de ellos son proyectos de vida efímera, pero el mercado local hace gala del entusiasmo suficiente para que siempre sean bien recibidos.

-DAVID BROWN AUTOMOTIVE. Es la marca de más reciente creación. El nombre de su impulsores es el mismo del expropietario de Aston Martin, aunque no les une ningún parentesco. Si su modelo, Speedback GT, está basado en el reciente

Jaguar XKR, sus líneas tienen mucho de los antiguos Aston Martin DB6. **"Dado que la fiabilidad es vital, hemos decidido adoptar un chasis suficientemente experimentado, con una buena dinámica y adaptado a nuestra carrocería de aluminio. Era una elección obvia para servir de base a nuestro modelo"**, explicaba David Brown al presentar su coche.

Conocido inicialmente como 'Proyecto Judi', el Speedback GT debutó el pasado mes de abril en el Salón Top Marques de Montecarlo, con el objetivo de fabricar 50 unidades. **"Ha sido desarrollado utilizando una combinación de tecnología tradicional y contemporánea"**, afirma Brown. El Speedback GT tiene una potencia de 510 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanza 248 km/h.

-JENSEN MOTOR LTD. Esta compañía se ha constituido en el pasado mes de abril con la idea de preser-

var el legado de la marca, algo que viene haciendo desde años atrás. **"Empecé como aprendiz a los 19 años, y desde entonces he trabajado en proyectos completos de restauración, reconstrucción y mejora de motores, suspensiones e interiores"**, dice Gregg Alvarez, director de Jensen Motors. La marca británica celebra este año su 80 aniversario, y con este motivo producirá 8 ejemplares de auténticos Jensen. **"Nuestro objetivo es mantener este glorioso nombre vivo e intacto como un ejemplo de la ingeniería y la herencia británicas"**, dice Steve Barby, socio de Alvarez.

Jensen tuvo sus momentos de gloria en los años 60, primero con el atractivo C-V8 y posteriormente con el FF de 4 ruedas motrices.

-LISTER CARS. El retorno de Lister se materializó el pasado año. La marca se fundó en 1954 para crear coches de competición, como los famosos Lister-Jaguar de 1957, y en ella trabaja-

ron ingenieros de prestigio como el propio Brian Lister o Mike Costin. Tras años de reposo, la compañía se refundó en 1986, primero preparando los Jaguar XJS y luego construyendo los Lister Storm, que ganaron el Campeonato FIA GT del año 2000.

Ahora, el objetivo de Lister Cars es construir una serie limitada del mítico Lister-Jaguar (alias Knoobly), el primero de los cuales se entregará este verano. **"2014 es muy especial para nosotros, porque celebramos el 60 aniversario desde que Brian Lister fabricó su primer coche en George Lister Engineering, y porque la marca tiene un fantás-**

-TVR. Marca de coches deportivos de gran personalidad, TVR podría volver a la actividad en un par de años, impulsada por un grupo de emprendedores británicos encabezados por el nuevo propietario, Les Edgar. TVR fue fundada en 1947 y desde entonces pasó por diversas manos, como las del ruso Nikolai Smolenski entre 2004 y 2013. **"Hacer un coche sencillo, excitante y asequible, como fueron siempre los TVR"**, es lo que se pretende en esta nueva época.

Sin embargo, habrá que esperar para ver un nuevo TVR, ya que de momento, si bien se ha decidido que será un deportivo, se es-



▲ Steve Barby y Gregg Alvarez, impulsores de Jensen, junto a un FF.



▲ Los nuevos Lister ya están en producción en Cambridge, Gran Bretaña.

tico futuro por delante", anunciaba a primeros de año Lawrence Whittaker, director de Lister Cars. **tán definiendo aspectos importantes de ingeniería. Eso sí, la carrocería ya está diseñada.**

Caterham se retira de Alpine

Renault ha elevado al 100 por ciento su participación en la Société des Automobiles Alpine Caterham, pero el proyecto de la berlinetta del siglo XXI sigue adelante. **"Con el 90 por ciento de las especificaciones de diseño completadas, el entusiasmo crece alrededor del futuro Alpine de producción. Estilo, diversión y espíritu deportivo son sus claves"**, ha dicho Benard Ollivier, director del proyecto, reafirmando su lanzamiento para 2016.



SE DICE...

Citroën, Peugeot y Renault exhibirán sus prototipos de 2 l/100 km de consumo en el Salón de París

...SE PODRÍA DECIR

Uno de los principales aliados de los fabricantes en este proyecto auspiciado por la "Nueva Francia Industrial" (Motor 16 N° 1.586 y 1.589) será Michelin. El especialista galo proporcionará unos neumáticos específicos de 17 a 18 pulgadas de diámetro y sólo 155 mm de sección con los que esperan contribuir a rebajar 2 g/km las emisiones de CO₂; ya en 2018 se producirán en serie. Michelin prepara asimismo otro neumático de nueva generación a base de elastómeros sintéticos, que reducirá 4 g/km las emisiones de CO₂; su entrada en producción se prevé para 2020.

BMW MODULAR

BMW podrá concentrar la fabricación de sus diferentes motores de 3, 4 y 6 cilindros, gasolina y diésel, en una misma línea de producción modular en Munich, en la que ha invertido 50 millones de euros. De dicha línea salen ya los tricilíndricos del nuevo Mini.

MCLAREN VA BIEN

McLaren Automotive, la división de McLaren Group dedicada a la producción de superdeportivos, consiguió un beneficio antes de impuestos de 4,5 millones de euros durante 2013, siendo su volumen de negocio de 351 millones de euros.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



Dentro de un par de años empezará a notarse la influencia del concepto Monza en los futuros modelos de Opel.



Prepara un modelo popular de menos de 10.000 euros

Opel explora nuevos segmentos

La gama Opel es una de las más amplias actualmente en Europa. Sin embargo, la marca alemana trabaja sobre una serie de futuros modelos adicionales para ampliar su cuota de mercado y situarse como la número dos del ranking de ventas europeo. La estrategia de Opel se encuadra dentro del Plan DRIVE!2022, año para el que aspira asimismo a una cuota de mercado del 8 por ciento frente al 5,8 por ciento actual, y un margen de beneficio del 5 por ciento.

Corsa, Mokka, Astra e Insignia seguirán fieles a sus planteamientos básicos; Meriva y Zafira (con plataformas y motores PSA Peugeot Citroën) mantendrán sus excelentes características de habitabilidad bajo un diseño que según la propia marca evolucionará desde monovolumen hacia SUV-crossover. Es decir, los actuales pilares de la gama mantendrán su papel. Pero llegarán refuerzos.

"Podemos imaginar un modelo posicionado por debajo del Adam", ha de-

clarado recientemente Karl-Thomas Neumann, presidente y consejero delegado de Opel. Antes de finalizar el ciclo de vida del Agila (fabricado por Suzuki) Opel ya se había planteado producir un modelo popular de acceso a la gama con un precio inferior a los 10.000 euros, un producto capaz de competir con un Dacia Sandero, por ejemplo. Las palabras de Neumann no han hecho sino confirmar la verosimilitud de los prototipos fotografiados a finales del pasado año. De esta manera, Opel lanzará un modelo pequeño, posiblemente ya en el Salón de Ginebra de 2015, con un planteamiento mucho más popular que el del Adam y una capacidad casi comparable a la del Corsa. La lógica apunta a un desarrollo paralelo al del futuro Chevrolet Spark, implícitamente confirmado por otra declaración de Neumann referente a las economías de escala: **"Para ser rentable hay que utilizar una plataforma global."** Antes de ese modelo de

acceso a la gama, aparecerá la nueva generación del Corsa, que se dará a conocer en unas semanas, durante el próximo mes de julio, y se venderá a finales de año. Se trata de un coche nuevo, desarrollado sobre la plataforma del modelo actual, profundamente revisada para mejorar los niveles de confort y comportamiento. **"El objetivo del nuevo Corsa es ser la referencia por la calidad de sus interiores, el nivel sonoro y el refinamiento de su motor de 3 cilindros"**, afirman los ingenieros de Opel. Destaca precisamente este nuevo Ecotec 1.0 turbo e inyección directa de 90/115 CV de potencia, y

un nuevo cambio manual de 6 velocidades. El Plan DRIVE!2022 (anunciado en 2012, con unas inversiones iniciales de 4.000 millones de euros hasta 2016) habla de 27 nuevos modelos y 17 nuevas motorizaciones para el período 2014-2018. Después del Corsa llegarán los cambios de generación de Astra (hasta 150 kg más ligero, a finales de 2015) e Insignia (2016), cuyas futuras declinaciones (berlinas, wagon, OPC, etc) deberán representar 10 de las 27 novedades anunciadas. Las primeras de este año son el Adam Rocks y el comercial Vivaro (el Combo, a medias con PSA, aún tardará) En lo que se refiere al diseño, la nueva filosofía mostrada en el concepto Monza (Francfort 2013) es el "libro de estilo" de lo que se verá dentro de 5-7 años en modelos de producción. Pero sus influencias empezarán a apreciarse ya dentro de un par de años, antes de cristalizar en un SUV de tamaño grande (alias "autobahn cruiser"), proyecto al que Opel lleva años dándole vueltas. Con las medidas iniciales, **"Opel espera volver a los beneficios a mitad de la década"**, anuncian convencidos en General Motors.

Nuevas tecnologías

A finales de 2014, una nueva generación del sistema de info-entretenimiento IntelliLink y refinados sistemas de asistencia al conductor debutarán en el próximo Corsa. A partir de 2015 la marca anuncia que "el próximo paso en conectividad de los vehículos convertirá al automóvil en un lugar con red inalámbrica Wi-Fi." Opel se refiere al sistema OnStar, por medio del cual los usuarios también podrán conocer datos de su vehículo, como por ejemplo el nivel de aceite, desde sus teléfonos móviles.

PRECIOS DEL C4 CACTUS

Cactus VTI82 Live	14.750 €
Cactus VTI82 Feel	16.100 €
Cactus VTI82 Feel Edition Silver	16.700 €
Cactus VTI82 Feel Fine	15.730 €
Cactus VTI82 Feel Cool	16.880 €
Cactus VTI82 Shine	17.400 €
Cactus e-VTI82 ETG Feel	17.000 €
Cactus e-VTI82 ETG Feel Fine	16.630 €
Cactus e-VTI82 ETG Shine	18.300 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Live	16.850 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Feel	18.200 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Feel Fine	17.830 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Feel Cool	18.980 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Feel Edition Hello	18.800 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Shine	19.500 €
Cactus e-HDI92 ETG6 Shine Edition Moonlight	20.450 €
Cactus BlueHDI100 Live	16.950 €
Cactus BlueHDI100 Airdream Business	18.300 €
Cactus BlueHDI100 Feel	18.300 €
Cactus BlueHDI100 Feel Fine	17.930 €
Cactus BlueHDI100 Feel Cool	19.080 €
Cactus BlueHDI100 Shine	19.600 €
Cactus BlueHDI100 Shine Edition Urban	20.300 €



◀▶ El volante del C4 Cactus está achatado por arriba y por abajo, pero se maneja bien y el tacto es muy bueno. El cuadro es muy sencillo gracias a que todo está concentrado en la pantalla táctil.



▲ Con cambio manual y dos asientos el freno de mano es tradicional. Y 'de diseño' con el cambio ETG6 y asiento corrido.



▲ La pantalla táctil de 7 pulgadas es de serie y fija, y con ella se maneja desde la climatización hasta internet, siempre que se haya comprado el dispositivo Citroën eTouch.

El Citroën más 'cool'

El martes 17 de junio Citroën pone a la venta su vehículo más 'cool', un modelo que automáticamente se va a convertir en el 'crossover' más rebelde. Y es que sus características originales e innovadoras ya están dando que hablar. El C4 Cactus, que por cierto se fabrica en España, está disponible desde 14.750 euros.

damente ventajas tan perseguidas como el diseño, la comodidad, la sencillez, el precio justo o la tecnología útil? Eso es lo que ha pretendido Citroën con su modelo más travieso, el C4 Cactus, una combinación única y original de compacto y todocamino que se desmarca de todo lo

conocido hasta ahora por mil y un detalles que lo hacen diferente, aunque no por ello va a librarse de vérselas con rivales de la talla del Peugeot 2008 o el Renault Captur, por ponerle cara a dos posibles contrincantes de una lista abierta casi a cualquier cosa.

La relación de originalidades del Cactus respecto a otros modelos de la competencia es interminable, pero bien podríamos comenzar por sus 'Airbump', denominación de los protectores laterales de carrocería. El invento, sin duda original y práctico, proporciona al Cactus un toque personal y divertido, pero en previsión de que no guste a todo el mundo

no habría estado de más que se hubiera dejado como una opción. Eso sí, de serie son negros y si quieres elegir otro color hay que pagar 100 euros extra.

Al Cactus se le ve alto porque efectivamente es alto, pero lo es sobre todo en su distancia libre al suelo -21 centímetros-, porque en altura total queda por debajo de sus rivales y sólo 4 centímetros por en-

Andrés Mas | amas@motor16.com

Dicen los entendidos de la cultura estadounidense que alguien o algo es 'cool' cuando tiene un estilo personal, encarna una rebelión o tiene un poder icónico instantáneo. Y ahora este adjetivo relacionado también con palabras tan positivas como genial, estupendo o agradable se le puede atribuir, sin lugar a dudas, al C4 Cactus, una mezcla de compacto y SUV que va a revolucionar el segmento. Y el caso es que saltarse a la torera las normas establecidas por casi toda la industria automovilística no deja de ser audaz, pero también muy arriesgado. Pero ¿y si en esa aventura se manejan adecua-

PRECIO DESDE	14.750 €
EMISIONES DE CO ₂	
	EMISIONES OFICIALES: DE 82 A 107 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	
Original. Fácil y agradable de conducir. Precios competitivos. Espacio. Peso ligero. Consumos.	Respaldo trasero de una sola pieza. Ventanillas traseras de compás. Volante con una regulación.



NO TIENE NI TENDRÁ SISTEMA 4X4. PERO OFRECE UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE 21 CENTÍMETROS, DE LAS MÁS GENEROSAS DEL SEGMENTO



PESO MUY LIVIANO A BASE DE SIMPLIFICAR



EQUIPAMIENTOS Y ALIGERAR LA ESTRUCTURA, EL C4 CACTUS PESA 235 KILOS MENOS QUE UN C4

LOS EQUIPAMIENTOS

Una gama bien estructurada

CITROËN C4 CACTUS LIVE.- • ABS + AFU + REF • ESP (control dinámico de estabilidad) + ASR (control de tracción) • Hill Assist (ayuda a la salida en pendiente) (excepto VTI 82) • 6 Airbags + testigo de cinturón no abrochado del conductor y del pasajero delantero • Fijaciones ISOFIX en asientos laterales traseros • Luces diurnas LED delanteras • Regulador y limitador de velocidad programable • Limpiaparabrisas delantero 'Magic Wash' + limpiaparabrisas trasero • Tiradores de puertas en color negro • Carcasas de retrovisor y elementos exteriores de estilo en color negro mate • Airbump negro • Asiento del conductor regulable en altura • Asientos delanteros con 'espíritu sofá' (sólo con ETG) • Levas de cambio en el volante con selector 'Easy Push' (sólo con ETG) • Pantalla táctil 7" • Radio MP3 con mandos al volante • Toma USB + toma audio • Toma 12V • Armonía interior gris • Guantero 'Top Box' de gran capacidad • Detector de neumáticos poco inflados • Dirección asistida • Elevalunas eléctricos delanteros • Retrovisores exteriores regulables eléctricamente • Kit antipinchazo.

CITROËN C4 CACTUS FEEL FINE (dotación adicional al LIVE)- • Volante de cuero bitono • Barras de techo • Carcasas de retrovisor y elementos exteriores de estilo en color negro brillante • Tiradores de puertas en color carrocería • Aire Acondicionado • Connecting Box (Bluetooth + Kit Manos Libres) • Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' • Rueda de repuesto

CITROËN C4 CACTUS FEEL (dotación adicional al LIVE)- • Volante de cuero bitono • Barras de techo • Carcasas de retrovisor y elementos exteriores de estilo en color negro brillante • Tiradores de puertas en color carrocería • Aire Acondicionado • Connecting Box (Bluetooth + Kit Manos Libres)

CITROËN C4 CACTUS FEEL COOL (dotación adicional al FEEL)- • Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' • Rueda de repuesto • Climatizador automático • Encendido automático de luces y sensor de lluvia • Segunda toma USB • Lunas traseras sobretintadas • 4 Llantas de aleación de 17" • Armonía interior Habana o Purple (según color de carrocería, excepto Rojo Adén) (incluye apoyabrazos central delantero)

CITROËN C4 CACTUS SHINE (dotación adicional al FEEL)- • Climatizador automático • Encendido automático de luces y sensor de lluvia • 2ª toma USB • Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' • Lunas traseras sobretintadas • 4 Llantas de aleación de 16" Grises • Navegador en pantalla táctil + función Jukebox 8 Gb + sistema de audio con espacialización del sonido • Cámara visión trasera en pantalla táctil + Sensor de aparcamiento trasero • Apoyabrazos central delantero • Retrovisores exteriores térmicos

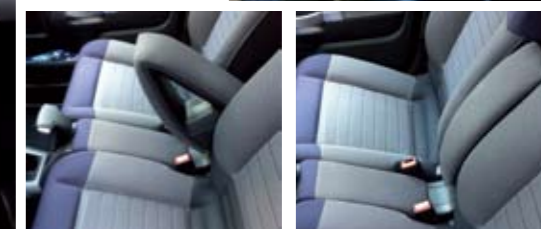
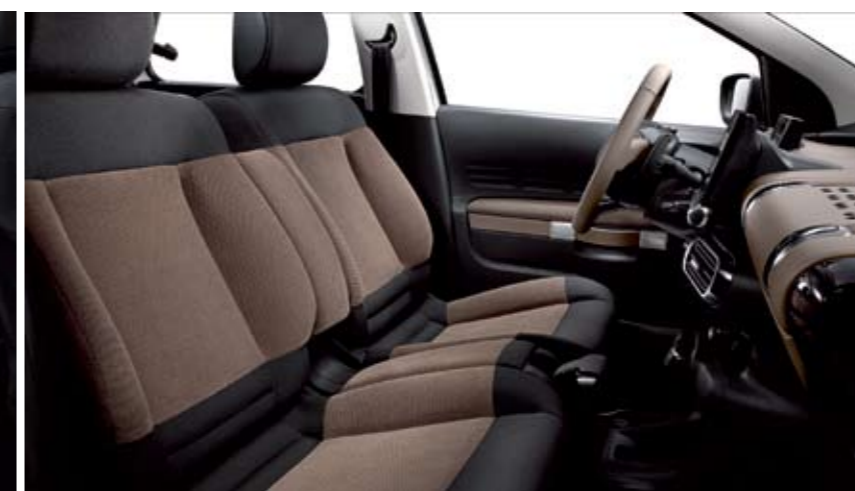
CITROËN C4 CACTUS BUSINESS (dotación adicional al LIVE)- • Ruedas con embellecedor de 15" • Volante de cuero bitono • Barras de techo • Carcasas de retrovisor y elementos exteriores de estilo en color negro brillante • Tiradores de puertas en color carrocería • Aire Acondicionado • Connecting Box (Bluetooth + Kit Manos Libres)



▶▶ El maletero, con un piso profundo gracias al sencillo esquema de suspensión, tiene 348 litros. La guantera del salpicadero es muy grande.



▶▶ Los toques originales de diseño están presentes por todos los rincones. Hasta el apoyabrazos de la versión automática es muy original.



cima del C4. Un acierto porque, curiosamente, no pierde el aire aventurero, pero a su vez mantiene un comportamiento sano y predecible sin demasiadas inercias. Falta, en cualquier caso, probar el coche más a fondo en un tipo de carreteras algo más divertidas y serpenteantes que las de los alrededores de Amsterdam en un día festivo, con tramos inmensamente llanos, muchas rotondas y miles de bicicletas dominando el asfalto. Entonces averiguaremos si el sencillo eje trasero de travesía deformable sujeta el coche como es debido.

Lo que sí es seguro es que no lleva, ni en teoría llevará nunca, un sistema de tracción total o un simple dispositivo

'Grip Control' como su primo el Peugeot 2008, porque según los responsables del proyecto se aleja de la filosofía del modelo.

El interior es una prolongación de la originalidad vista por fuera. El salpicadero se caracteriza por la ausencia de mandos o interruptores, centralizados casi todos en una moderna pantalla táctil de serie que se encuentra muy al alcance de la mano. Pero hay muchas más rupturas con la rutina. El airbag del copiloto sale del techo para dejar espacio a una guantera algo más grande de lo normal y con una abertura más cómoda. Sin embargo esto ha implicado desplazar los quitasoles hacia atrás, prescindir del espejo de

cortesía en el lado del copiloto y sacrificar la salida de aire de ese lado, ausencia compensada con una central derecha de mayor tamaño.

Parece ser que en la lucha sin cuartel para reducir peso –aunque seguramente también costes– se ha buscado prescindir de todo lo que fuera posible sin perjudicar la imagen general ni el agrado de uso. Pero lo cierto es que no siempre se ha conseguido. Por ejemplo, el respaldo trasero es de una sola pieza, el volante sólo se regula en altura, las ventanillas traseras no se pueden bajar aunque sí abrir parcialmente con un sistema de compás y los elevalunas eléctricos delanteros no son de un solo toque. Sin embargo el ob-

jetivo se ha cumplido con creces ya que el Cactus pesa 235 kilogramos menos que un C4 normal y, como mínimo, 100 kilos menos que sus principales rivales, y todo ello sin recurrir a la nueva plataforma modular del grupo. Esta dieta supone una gran ventaja en muchos aspectos que veremos más adelante. Pero habrá que ofrecer alternativas a las ausencias y parece ser que Citroën se ha dado cuenta a tiempo de que, por ejemplo, el respaldo partido debe de ser casi un elemento obligatorio; y a corto plazo se ofrecerá en opción. Las ventanillas traseras se quedarán así; pero en compensación los huecos de las puertas traseras cubican juntos casi lo que el maletero de un Toyota iQ.

Y hablando de maletero, el del Cactus es profundo –incluso demasiado para sacar o meter una maleta muy pesada–, de formas regulares y está provisto de cuatro argollas de sujeción y una percha. Tiene 348 litros útiles. Y debajo encontramos un kit para reparar pinchazos en la versión de acceso, o ruedas de repuesto de tamaño normal o de emergencia que en función del acabado son de serie u opcionales.

La sencillez es la nota común en el Cactus, pero sencillez con estilo y con originalidad. Por eso el interior congenia enseguida con el visitante, que se lleva sorpresa tras sorpresa cuando apenas ve interruptores o mandos, y cada pieza

parece estar rematada con un toque 'premium' que casa a la perfección con el casi minimalista salpicadero.

Aunque cuesta un poco alcanzar la postura ideal, los asientos son cómodos por blandos y grandes, aunque todavía desconocemos cómo se comportarán en viajes largos. En general, el interior del Cactus transmite amplitud y luminosidad, especialmente porque todas las unidades de prueba contaban con un techo de cristal panorámico que, por cierto, tiene un coste muy competitivo de 400 euros. Detrás, más espacio disponible para las piernas que lo que ofrece la media del segmento, en parte gracias a una distancia entre ejes de 2,60 metros. Además



PERSONALIZABLE ASÍ ES EL CACTUS



los pies caben debajo del asiento delantero y el túnel central en el piso no abulta demasiado.

La oferta mecánica del Citroën C4 Cactus en el momento de su puesta en escena constará de un motor de gasolina PureTech atmosférico de 3 cilindros y 82 CV, y dos turbodiesel HDi de 92 y 100 caballos en versiones e-HDi y BlueHDi, ambos con sistemas de raíl común, turbo de geometría fija e intercooler. Más adelante llegará un gasolina e-THP, también de 3 cilindros pero con turbo y 110 CV. El VTI de 82 CV puede asociarse a un cambio manual o automático ETG, ambos de 5 marchas, mientras que el e-HDi de 92 solo está disponible en España con el ETG de 6 marchas, y el BlueHDi de 100 CV solo con caja manual de 5 relaciones. El abanico de potencias puede parecer justo por el tipo de vehículo y su tamaño, pero la reducción de peso encuentra aquí su mayor respaldo porque damos fe de que tanto el motor de gasolina como el diesel con cambio ETG cumplen con

la misión de mover con soltura, al menos, las versiones probadas. El de 3 cilindros, ya visto en otros modelos de PSA, es un prodigio tecnológico que sorprende por su finura, sonoridad y empuje. Y los HDi, aunque aumentan un poco sus decibelios, ofrecen ese 'toque turbo' que gusta y esos consumos de ciencia ficción. Como los 3,1 l/100 kilómetros de la versión BlueHDi 100 Airream, un coche de récord –junto con el Peugeot 308, que ha homologado la misma cifra– que, entre otras cosas, lleva menos goma y unos desarrollos que buscan incansables el consumo más bajo cuando llaneamos.

Aunque el precio de partida de 14.750 euros no incluye el aire acondicionado –que se compra en un pack por 1.200 euros–, lo cierto es que el Cactus tiene en general facturas bastante competitivas y algo más bajas que las de su competencia más directa. Y la marca francesa ha sabido desmarcarlo perfectamente del C4 Aircross para que el comprador no se haga líos. El Cactus es otra historia.

LAS OPCIONES A precios razonables

PACK LIVE 1.200 €.- Aire acondicionado + Connecting Box (Bluetooth + Kit manos libres).

PACK FEEL GRIS 800 €.- Climatizador automático + Encendido automático de luces y sensor de lluvia + 2ª toma USB + Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' + 4 Llantas de aleación de 16" Grises.

PACK FEEL NEGRO 900 €.- Climatizador automático + Encendido automático de luces y sensor de lluvia + 2ª toma USB + Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' + 4 Llantas de aleación de 16" Negras.

PACK FEEL 17" 1.100 €.- Climatizador automático + Encendido automático de luces y sensor de lluvia + 2ª toma USB + Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering Light' + Llantas Aluminio 17" + Lunas trasera sobretintadas.

OPCIONES DE PERSONALIZACIÓN

- Airbump Duna **100 €**
- Airbump Chocolate **100 €**
- Airbump Gris **100 €**
- Rueda de repuesto 15" (excepto BlueHDi 100) **80 €**
- Rueda de repuesto tipo galleta (BlueHDi 100) **80 €**
- Climatizador automático (incluye Encendido automático de luces y sensor de lluvia + 2ª toma USB) **390 €**
- Faros antiniebla delanteros con función 'Cornering light' **150 €**
- Lunas traseras sobretintadas **90 €**
- Cámara visión trasera en pantalla táctil + Sensor de aparcamiento trasero **500 €**
- Park Assist + Sensor de aparcamiento delantero con medida de espacio disponible **450 €**
- Navegador en pantalla táctil + función Jukebox + sistema de audio con espacialización del sonido **700 €**
- Techo acristalado panorámico de alta protección térmica **400 €**
- Citroën eTouch **300 €**

FICHA TÉCNICA



▲ En las versiones con cambio pilotado ETG6 no hay palanca de cambios, que se sustituye por tres botones: D, R y N. La pantalla tras el volante carece de cuentavueeltas.

MOTOR	VTI 82	VTI 82 ETG5	E-HDI 92	BLUE HDI 100	BLUE HDI AIR
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.560	1.560	1.560
Nº de válvulas por cilindro	4	4	2	2	2
Potencia máxima/rpm	82 CV/5.750	82 CV/5.750	92 CV/4000	100 CV/3.750	100 CV/3.750
Par máximo/rpm	12,0 mkg/2.750	12,0 mkg/2.750	23,5 mkg/1.750	25,9 mkg/1.750	25,9 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Aut. 5 vel.	Aut. 6 vel	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos	Discos	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Tambores	Tambores	Tambores	Discos	Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	195/65 R15
Peso (kg)	1.040	1.050	1.130	1.145	1.145
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.157/1.729/1.550	4.157/1.729/1.550	4.157/1.729/1.550	4.157/1.729/1.550	4.157/1.729/1.550
Distancia entre ejes	2.595	2.595	2.595	2.595	2.595
Vol. del maletero (l) Cap. del depósito (l)	348 / 50	348 / 50	348 / 50	348 / 50	348 / 50
De 0 a 100 km/h (s)	12,9	15,0	11,4	10,7	10,7
Velocidad máxima (km/h)	167	172	182	184	184
Consumo mixto (l/100 km)	4,6	4,3	3,5 - 3,6	3,4	3,1

SALON DEL VEHICULO DE OCASION



13-22 JUNIO 2014

ORGANIZA



IFEMA FERIA de Madrid

COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Más de 4.000 vehículos. **Venta Directa.**



promueve:



ABIERTO AL PÚBLICO DE 11 A 21 h.

www.vehiculo-ocasion.ifema.es

LINEA IFEMA

LLAMADAS DESDE ESPAÑA INFOIFEMA 902 22 15 15 vehiculo-ocasion@ifema.es

Hace sólo cinco semanas analizábamos en profundidad el Volkswagen Golf BlueMotion, que es en la gama del 'best seller' europeo lo que este Ecomotive en la familia de la tercera generación del León. De hecho, alemán y español comparten muchas cosas, desde este nuevo motor 1.6 TDI CR de 110 caballos o la transmisión manual de seis marchas –las versiones 1.6 TDI 105 se conforman con el de cinco– hasta una extensa serie de 'truquitos' para ahorrar gasóleo, como una aerodinámica depurada. Y es que el León Ecomotive carena mejor los bajos de carrocería, monta pequeños deflectores delante de cada rueda para desviar el flujo de aire de esa zona, equipa un alerón trasero más grande y con aletines que se prolongan por los laterales de la luneta y condena la parrilla central superior. Pero la toma de aire inferior es la del resto de la gama León,

El nuevo Seat León en versión Ecomotive es uno de los modelos de mecánica diésel más austeros del mundo. Porque homologa 3,3 litros de media, y en la práctica consume tan poco que dibujará un 'smile' en la cara de su conductor al final de cada jornada. Además, conserva todas esas virtudes que hacen del español uno de los compactos más interesantes del momento.

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

pues sólo las unidades destinadas a Holanda incluirán la parrilla activa. Sumemos a eso un peso reducido –no el del coche en sí, sino el famoso 'PMA', ya que se prescinde de ciertas opciones para ajustar el peso máximo autorizado, que influye en la homologación– o unos neumáticos de baja fricción, y entenderemos por qué el consumo medio baja de los 3,8 l/100 km de un León TDI 105 a estos 3,3 aquí anunciados.

Y sabemos que, llegados a

este punto, muchos lectores tendrán una duda: ¿cuánto gasta de verdad? Pues depende. Esos 3,3 litros homologados, aunque ciertos bajo las normalizadas condiciones de medición y cálculo, serán imposibles de alcanzar salvo que nos obsesionemos con el asunto y conduzcamos como la enteneceadora abuelita que aloja en su casa a Piolín. Pero hay muy buenas noticias al respecto, y os las vamos a contar. La primera, que yendo a

ritmos escrupulosamente legales por carretera, autovía y ciudad, con dos adultos y dos chavales a bordo, y climatización encendida, superaremos por poco los cuatro litros cada cien kilómetros. Y un dato más 'científico': en nuestro recorrido habitual, con todo tipo de usos y ritmos de marcha no precisamente lentos, este León Ecomotive ha sido el compacto de motor diésel más austero de cuantos hayamos probado. Decíamos exactamente lo mismo del Golf Bluemotion, que homologa 3,2 l/100 km y se conformó con 4,8 litros reales, pero el coche de Seat, sólo un mes después, le ha arrebatado el récord en lo que se refiere a nuestras mediciones: 4,5 litros. Y ojo, porque si el Golf probado llevaba los 195/65 R15 de serie, el León Ecomotive monta siempre unos 205/55 R16, ya se trate del acabado Reference o, como el protagonista de estas páginas, del Style. En cuestión



En este país controlamos el gasto

PRECIO		23.350 €	
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 87 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Consumo real 'record'. Variedad de carrocerías, acabados y opciones. Interior amplio y práctico. Comportamiento. Precio con los descuentos.	-	Desarrollo de sexta bastante largo, apropiado sólo para autovía. Disponible sólo con una medida de neumáticos. Tacto de algunos plásticos.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI CR 110
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 3.200-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000

TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS

Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (288 mm) / Discos (253 mm)

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

Trasera: Eje semi-rígido, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 6,5x16"
----------------------	----------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.263 / 1.816 / 1.459
Capacidad maletero/depósito (l)	380-1.210 / 50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	199 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	32,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (10,5)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	23,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	45,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,2

CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	4,5	22,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,2	23,8
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,5	18,2
A 140 km/h de cruce	6,3	15,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	4,5	22,2
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.061	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	3,9 / 3,1 / 3,3	

Prueba realizada con carburante **BP Ultimate**

Hasta 42 km más por depósito



▲▼ Maletero de 380 litros, y respaldo abatible por partes. La rueda de repuesto cuesta 70 euros.



▲ Parrilla frontal superior cerrada para mejorar la aerodinámica.



BUEN COMPORTAMIENTO LLEVA NEUMÁTICOS DE BAJA RESISTENCIA A LA RODADURA, PERO NO AFECTAN A LA EFICACIA Y SEGURIDAD GENERAL: EL LEÓN ECOMOTIVE FRENA MUY BIEN Y SE MUESTRA ESTABLE; INCLUSO ÁGIL

PAQUETE I-TECH DISPONIBLE COMO OPCIÓN SÓLO PARA EL ACABADO STYLE, CUESTA 590 EUROS Y LOGRA UN ASPECTO INTERIOR Y EXTERIOR BASTANTE MÁS 'PINTÓN'



◀▲ El León Ecomotive va 15 milímetros más pegado al suelo –amortiguadores del Style, muelles del FR– y monta un alerón específico, que se prolonga por los laterales de la luneta.



▲► Hay amplitud y detalles prácticos. Los asientos deportivos vienen con el paquete i-Tech. Por separado, pero con piel Alcántara, valen 700 euros.



▲ Como el resto de la gama, el León Ecomotive lleva función Start/Stop, desconectable por botón. La recuperación de energía en frenada y otras soluciones reducen el gasto a 3,3 l/100 km, valor que comparte con las carrocerías SC y ST.

de ahorro el nuevo Ecomotive resulta sorprendente, y con los 50 litros del depósito nos podremos cruzar la Península Ibérica a poco que seamos 'finos' con el acelerador. Lástima que Seat no ofrezca unos neumáticos más estrechos –ligados al nivel Reference o como una opción–, pues con los 195/65 R15 del Golf aún habría limado una o dos décimas de carburante.

En cuanto a prestaciones, también está cerca de su 'primo' teutón, pero en este caso las cifras medidas son ligeramente peores en el León. Por

ejemplo, anuncia un paso de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos y le hemos cronometrado 11,6, cuando el alemán lo hizo en 10,7 reales. Y alcanzaba el primer kilómetro, saliendo desde parado, en 32,1 segundos, cuando el Seat emplea 32,8. En recuperaciones se mantiene una ligerísima ventaja del Volkswagen frente al de Martorell, que de 80 a 120 km/h tarda 8,7 segundos en cuarta, 11,1 en quinta y 16,2 en sexta. Va bien, y adelanta con cierta contundencia a vehículos lentos, pero no es una bala. So-

bre todo, los largos desarrollos del cambio –sexta de casi 59 km/h por cada 1.000 revoluciones por minuto– harán que, ante determinadas situaciones, nos encontremos con el motor más 'relajado' de lo deseable. El nuevo 1.6 TDI de 110 CV tiene un par máximo de 25,5 mkg constante entre 1.500 y 3.000 vueltas, pero rodando en sexta a 100 km/h el motor gira ya a 1.700 vueltas y no se aprecia tanto 'punch' como los valores de par oficiales invitan a imaginar. En resumen, que si estamos conduciendo econó-

micamente tendremos que reducir una marcha, y hasta dos, cuando deseemos reacciones briosas. Cómo nos gustaría que hubiese un León Ecomotive con caja DSG de siete marchas, aunque gastase un poquito más.

No obstante, si tuviésemos que elegir entre un León TDI 105 y un León TDI 110 Ecomotive, 930 euros más caro con un equipamiento similar, probablemente nos inclinásemos por el segundo, porque gasta menos –en la práctica, casi medio litro cada 100 kilómetros, que no es poco– y

puede andar un pelín más –el motor 1.6 TDI 110 no sólo tiene 5 CV extra, sino que aporta una batería de mejoras– si nos proponemos jugando con un cambio que, sin llegar a tener un guiado deportivo, presume de tacto. Y como la dirección acompaña con su precisión y sus 2,75 vueltas de volante, y el chasis tiene un punto dinámico, esta versión ultraeconómica no renuncia a ese toque ágil que Seat gusta de dar a sus productos. La suspensión garantiza un comportamiento estúpido, la frenada es más que

correcta –52,7 metros desde 120 km/h a 0– y la plataforma MQB, común a Golf y A3, pone su grano de arena para conseguir sensaciones de marcha 'premium' que, sin embargo, no se redondean por completo en el capítulo del acabado; y no porque el León esté mal hecho –está bien terminado y los ajustes son buenos–, sino por prescindir de los materiales de 'supercalidad' de un Golf –hay más plástico rígido en el español– y porque ciertos detalles le separan del Volkswagen, como bolsas de puertas sin el suelo

fornado que evita que los objetos suenen. Lo que sí convence del León es que permita elegir entre sus tres carrocerías –cinco puertas, SC de tres y ST familiar– y dos equipamientos: Reference y, por 1.490 euros más, Style, que añade asistente de arranque en pendiente, diferencial XDS, climatizador bizona, Media System Colour con pantalla táctil de 5 pulgadas, llantas de aleación, faros antiniebla, reposabrazos cen-

tral delante y detrás, volante forrado de piel y mucho más. Y el nivel Style, además, puede completarse con el paquete i-Tech de nuestra unidad, 590 euros bien invertidos si queremos un Ecomotive 'pintón': llantas de tono titanio, asientos deportivos, más asistentes de conducción... Y es que ser un usuario ahorrador y comprometido con la ecología no debe estar reñido con el confort, el lujo o el gusto por una imagen diferenciada.

Si quieres ver la prueba del Seat León Ecomotive 1.6 TDI 110 entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/19071/Prueba-Renault-Clio-1-5-dCi-90-CV

Lo reconozco, soy de aquellos que al salir de clase volaban a casa para ver aquella mítica serie abarrotada de explosiones, vuelcos imposibles, tiros por doquier... Y donde aparecía una inconfundible GMC G-Series pintada en color negro y rojo. Pero estoy seguro de que si esa serie se hubiera rodado hoy aparecería esta Volkswagen Rockton, un vehículo capaz de llevarte al fin del mundo.

La envidia del Equipo A

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotografía: Álvaro Gª Martins

Cuando Volkswagen presentó sus últimas novedades 4Motion sobresalía esta T5 Rockton, un vehículo capaz de llevarte a cualquier sitio del planeta y que toma la base de los Transporter Kombi.

Esto quiere decir que es un vehículo comercial puro y duro, sin los lujos que puede ofrecer una T5 PanAmericana. Encontramos asientos sencillos, plásticos rígidos, guarnecidos básicos, aislamientos acústicos y térmicos justitos... Eso sí, todo parece fabricado para que tus hijos lo puedan heredar. Curioso es que los asientos individuales traseros sean opcionales y podamos configurarla como un siete plazas –los asientos se pueden mover a base de llave fija–.

A primera vista llama la atención su color naranja y su corpulencia, pues mide de largo como un BMW Serie 5, pero supera los dos metros de altura –ojo en los parking–. Y es que sus suspensiones se han elevado 30 milímetros respecto a un T5 convencional –han contado

con la ayuda de los especialistas de Seikel, que ha montado amortiguadores Bilstein, diferentes muelles...–, y sus neumáticos ‘de campo’ tienen más de 15 centímetros de flanco. En total presume de 282 milímetros de altura libre al suelo, sólo tres centímetros menos

que un Land Rover Defender, lo que permite sortear casi cualquier obstáculo que encontremos fuera del asfalto.

Como era de esperar, apuesta por la tracción 4Motion con un embrague Haldex que envía potencia al eje trasero si las ruedas delanteras pierden adherencia. No es tan efectivo como un sistema permanente y tampoco cuenta con reductora, pero sí con un bloqueo mecánico del eje posterior que ayuda a escalar pendientes de hasta un 36 por ciento. Así, muy mal tiene que estar el terreno para no salir airoso con semejante ‘furgo’.

En asfalto es mejor tomárselo con calma, pues pesa casi 2,5 toneladas y vamos sentados tan altos como en un camión... El motor 2.0 TDI de 140 CV es la única opción disponible –no habría estado de

PRECIO		61.576 €
EMISIONES OFICIALES: 234 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 14,75 %		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Capacidad off-road. Imagen imponente. Funcionalidad interior. Calidad. Robustez.	- Precio. Equipamiento justo. Asientos traseros opcionales. Consumo. 4Motion con Haldex.



▲ La presentación es muy sobria y todos los plásticos son rígidos. No obstante toma la base del Transporter. Se puede desconectar el ESP y tiene bloqueo de diferencial trasero, para uso off-road.



▲▲ La rueda de repuesto, igual al resto, va en el interior. Los asientos traseros individuales se adquieren de uno en uno para tener un interior con hasta siete ocupantes.



▼ Única opción: 2.0 TDI de 140 CV, 4Motion y cambio manual. Mide más de dos metros de alto.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI CR 140
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 3.500
Par máximo/rpm	34,7 mkg / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Indep. de cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/75 R16 - 7,5x16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.425
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.892 / 1.904 / 2.047
Capacidad maletero/depósito (l)	Hasta 5.800 / 80

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	167 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	35,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	14,7 (16,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	25,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	20,6

CONSUMOS		
	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	11,9	8,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,8	12,8
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,0	11,1
A 140 km/h de cruceo	10,4	9,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	10,3	9,7
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	727	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	11,4 / 7,5 / 8,9	



Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito

▼ No puede equipar puerta lateral izquierda. El limpiaviento trasero es opcional, así como el Parktronic, ideal si nos pensamos mover por ciudad, aunque no es su escenario preferido.

más el 2.0 TDI Biturbo de 180 CV–, siempre con cambio manual de 6 marchas, con una primera corta para contrarrestar la falta de reductora. Esta combinación le procura unas prestaciones correctas, pues no está enfocado a devorar kilómetros por autovía sin parar, aunque recupera más rápido que el Mazda3 que ocupa las páginas siguientes.

Y en caso de animarnos en carretera su consumo se eleva más de la cuenta, mientras que en un posible trayecto urbano, en el que no pasaremos desapercibidos ni un sólo segundo, haría valer un sistema Start/Stop que no equipa.

El principal escollo que le encontramos es que Volkswagen pida 10 millones de las antiguas pesetas por este T5 Rockton, más cuando una Transporter 4Motion con el

mismo motor cuesta 38.179 euros y una PanAmericana cuesta sólo 3.000 euros más que nuestro protagonista. Además, hay que pagar aparte el sensor de lluvia y luces, el volante de cuero o el paquete de protecciones inferiores, que tiene un precio de 4.045 euros, cuando debería ser algo de serie en un vehículo de semejante calibre, capaz de llevarnos al fin del mundo sin importarnos el terreno que pisemos.

Lógico como él solo



Si no recorres muchos kilómetros al año y tienes en cuenta los actuales límites de velocidad, échale un vistazo a este Mazda3. Anda lo justo, consume a razón de sus 100 CV y presenta la estupenda dinámica típica de la marca.

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

Por nuestras manos había pasado ya la nueva generación del Mazda3, un compacto de 4,46 metros de largo que se muestra como una excelente alternativa a los compactos genéricos y los consolidados coreanos. De él destaca su calidad de acabado, su amplio habitáculo, aunque el maletero es reducido –364 litros– en proporción con su longitud, y carece de rueda de repuesto. Como su antecesor, el Mazda3 también está disponible en versión SportSedán –4,58 metros de largo–, por 500 euros extra y cuyo maletero arranca en 419 litros.

En el número 1.569 de Motor16 lo probamos con el pro-

pulsor diésel 2.2 Skyactiv-D de 150 CV y cambio automático, mientras que en el 1.579 lo hacemos con el 2.0 Skyactiv-G, de gasolina y 120 CV.

Ahora le ha tocado el turno a la variante más accesible a todos los niveles, pues este 1.5 Skyactiv-G es el escalón de entrada a la gama mecánica. Su motor atmosférico, con inyección directa, eroga una potencia de 100 CV y un par máximo de 15,3 mkg.

También es el escalón de acceso económicamente hablando, pues arranca en 17.750 euros. Pero hemos apostado por el acabado Style, que cuesta 2.050 euros más que el Pulse y suma elementos como la pantalla de 7 pulgadas, las llantas de aleación, el climatizador

bizona, el freno de emergencia en ciudad o el control de velocidad, que lo hacen mucho más interesante. Sin embargo, se queda a sólo 800 euros del 2.0 Skyactiv-G con el mismo acabado, que homologa también 5,1 l/100 km de consumo medio y tampoco paga impuesto de matriculación, haciéndolo más atractivo.

Ponemos en marcha su propulsor, y el sonido y las vibraciones que transmite al habitáculo son inexistentes. Es realmente suave y agradable, subiendo con energía de vueltas cuando se lo pedimos –el cuentavueeltas digital es algo pequeño–. Mazda lo dota del sistema Start/Stop que apaga el motor en las detenciones y lo pone en marcha con suavidad a la más mínima

presión sobre el pedal de embrague. Para minimizar los consumos, también suma el i-ELOOP, es decir, la frenada regenerativa, que recupera energía en las frenadas para luego ser consumida por los equipos auxiliares y no demandar el trabajo del alternador.

Todo ello se engloba dentro de la tecnología Skyactiv de Mazda, donde se suma también la construcción ligera para dar como resultado un conjunto de 1.265 kilos.

Pero el 1.5 Skyactiv-G tiene sus limitaciones, sobre todo si nos proponemos largos viajes. Si mantenemos velocidades de cruce dentro de los márgenes de la legalidad no tendremos más inconvenientes que tener que reducir de sexta a quinta



◀ La calidad interior es muy buena, y la presentación, bastante deportiva. Algunos mandos están algo escondidos y otros requieren algo de práctica.



◀ Los asientos sujetan a la perfección. Detrás es bastante amplio, pero no tiene salidas de ventilación. El cambio manual de seis marchas tiene un tacto muy deportivo. El navegador cuesta 400 euros, pero la pantalla es de serie.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 SKYACTIV-G
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	74,5 x 85,8
Cilindrada (c.c.)	1.496
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa
Potencia máxima/rpm	100 CV / 6.000
Par máximo/rpm	15,3 mkg / 4.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/60 R16 - 6,5x16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.465 / 1.795 / 1.450
Capacidad maletero/déposito (l)	364-1.263 / 51

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	18,2
1.000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,1 (10,8)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	27,5

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,2 km/h de promedio	7,2	13,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	5,1	19,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	6,9	14,5
A 140 km/h de cruce	8,8	11,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,4	15,6
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	744	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,5 / 4,3 / 5,1	

▶ Para medir 4,46 metros de longitud, su maletero no es muy amplio y carece de rueda de repuesto. La tecnología Skyactiv de Mazda afecta a los motores, cajas de cambio, chasis, seguridad...

▼ El diseño es una de sus cartas de presentación. Además, el Mazda3 no es un compacto generalista y está menos visto. Su comportamiento es magnífico; tanto, que se podía pedir más al 1.5.

velocidad si nos encontramos algún repecho pronunciado en nuestro camino. Y es que Mazda ha apostado por un cambio manual de 6 marchas –no hay opción a automático– con unos desarrollos que tienden a largos –a 2.800 rpm vamos a 120 km/h–, y no dejan brillar a su 1.5 Skyactiv-G.

Es por ello que el consumo es razonable, aunque si elevamos el ritmo por cualquier motivo nos obliga a quitar marchas y el gasto se dispara más de lo que sería deseable en un motor de su tamaño. Pero es lo que hay que hacer si necesitamos ganar velocidad o adelantar, operaciones que además hay que tomarse con mucha calma, pues ha sido más lento que el 2.0 Skyactiv-G, que demandó 10,0, 14,5 y 22,8 segundos respectivamente en cuarta, quinta y sexta velocidad para pasar de 80 a 120 km/h.

Por mencionar otro ejemplo, decir que un Ford Focus 1.0 EcoBoost de 100 CV necesitó 10,5 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad. Eso sí, su compac-



PRECIO	19.800 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO ₂		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 119 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA		+	-	ACABADO	*****
		+	-	PRESTACIONES	*****
		+	-	CONFORT	*****
		+	-	SEGURIDAD	*****
		+	-	CONSUMO	*****
		+	-	PRECIO	*****
		+	-		
		+	-		
		+	-		



PRIMERA OLEADA EL ASTRA, EL MERIVA Y EL ZAFIRA TOURER SON LOS ENCARGADOS DEL ESTRENO. MÁS TARDE LLEGARÁ A MOKKA E INSIGNIA

Uno para todos



▲▲ El nuevo diésel 1.6 CDTI de 110 y 136 caballos se monta tanto en el Astra como en el Meriva. En el primero, el precio arranca en 21.800 euros –22.400 con 136 CV–, y en el Meriva comienza en los 19.650 euros y concluye en los 21.515 del más potente.



RENOVACIÓN TOTAL 17 nuevos motores hasta 2018

La ofensiva de Opel en cuanto a motorizaciones se refiere es total. La marca alemana tiene previsto introducir nada menos que 17 nuevos motores hasta el año 2018, lo que significa que un 80 por ciento de la gama de propulsores será completamente nueva. La ofensiva más inmediata en diésel actúa en dos frentes: por un lado mecánicas de cilindrada media, como el 1.6 CDTI que nos ocupa en estas páginas, y por otro un motor 'pequeño' pero tremendamente avanzado, de un litro, tricilíndrico y turboalimentado. Este último será una realidad a principios de 2015 y rondará los 100 caballos de potencia. En principio se montará en la gama Adam, y servirá de auténtico revulsivo ya que hasta ahora no contempla motores diésel, y en el nuevo Corsa que también debutará a principios de año.



Opel acaba de renovar su gama media de motores diésel introduciendo el nuevo 1.6 CDTI en Astra, Meriva y Zafira Tourer, este último sólo con la variante más potente, de 136 caballos. El resto también incorpora el de 110 CV, y es sólo cuestión de tiempo que se introduzca además en el Mokka y en el Insignia.

Esta mecánica es completamente nueva y reemplaza al anterior 1.7 CDTI, además de ser el sustituto próximamente de las versiones menos potentes del 2.0 CDTI. Se trata de un propulsor realizado íntegramente en aluminio –ahorra 20 kilos–, que destaca por su refinamiento y suavidad en marcha, además de firmar unos consumos muy atractivos.

Para ello se ha trabajado sobre la inyección, con presiones de hasta 2.000 bares –antes 1.600– o un control de combustión de cada inyector más sofisticado que permite realizar hasta diez inyecciones por ciclo. También se ha mejorado el turbo de geo-

Las gamas Astra, Meriva y Zafira Tourer ya cuentan con la nueva generación de propulsores diésel 1.6 CDTI, los primeros de una agresiva ofensiva de motores llevada a cabo por la marca que irán llegando en los próximos meses. La nueva mecánica ya está disponible con dos niveles de potencia: 110 y 136 caballos.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

metría variable –refrigerado por agua–, se ha reducido al máximo el rozamiento interno y cuenta con una bomba

de aceite de doble caudal variable. Esto ha permitido que todos los modelos cumplan con la norma Euro 6, que en-

trará en vigor el próximo mes de septiembre, y se protagonicen ahorros de combustible de hasta un 12 por ciento en el Astra o un 8 por ciento en el Meriva, por citar dos ejemplos.

En el aspecto medioambiental hay que destacar la introducción del sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) BlueInjection, que sólo incorpora, de momento, el Zafira Tourer. Se trata de inyectar justo antes del catalizador un aditivo denominado AdBlue, compuesto por urea y agua, para reducir el óxido de nitrógeno.

De hecho, este monovolumen de Opel, de 4,66 metros de largo y hasta siete plazas, es capaz de firmar unos números líderes, como los 4,1 litros de consumo medio homologado, una cifra inferior incluso a la del Meriva con el mismo motor, aunque para ello apuesta por unos desarrollos del cambio aún más largos.

Hace unas semanas ya realizamos una exhaustiva prue-



▲ El 1.6 CDTI sólo está disponible en su variante de 136 caballos en el Zafira Tourer. Su precio arranca en los 26.900 euros.

PRECIO DESDE **19.650 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: **97 A 116 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Motor muy suave y refinado en su funcionamiento. Consumos. Rendimiento.

DEBE MEJORAR

Sin opción a combinarlo con cajas automáticas. Recuperaciones en el Zafira Tourer.

FICHA TÉCNICA 1.6 CDTI

MOTOR	ASTRA 110	ASTRA 136	MERIVA 110	MERIVA 136	ZAFIRA T. 136
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	1.598	1.598	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	110/3.500	136/3.500-4.000	110/3.500	136/3.500-4.000	136/4.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg/2.000	32,7 mkg/2.000	30,6 mkg/2.000	32,7 mkg/2.000	32,7 mkg/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 veloc.	Manual, 6 veloc.	Manual, 6 veloc.	Manual, 6 veloc.	Manual, 6 veloc.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	225/50 R17	255/50 R17	205/55 R16	205/55 R16	215/60 R16
Peso (kg)	1.503	1.503	1.518	1.518	1.701
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.419/1.814/1.510	4.419/1.814/1.510	4.300/1.912/1.615	4.300/1.912/1.615	4.656/1.928/1.685
Capacidad del depósito (l)	56	56	56	56	58
Volumen del maletero (l)	370	370	400	400	152 (7 plazas)/710
De 0 a 100 km/h (s)	11,6	10,3	12,5	9,9	11,2
Velocidad máxima (km/h)	184	200	185	197	193
Consumo mixto (l/100 km)	3,7	3,9	4,4	4,4	4,1

ba del Meriva 1.6 CDTI de 136 caballos, así que en esta toma de contacto nos centramos en el Astra y el Zafira Tourer. El primero, en su variante de 110 caballos, va como la seda por suavidad, capacidad de recuperación y tacto general.

En el Zafira Tourer el silencio en el interior se hace más evidente aún, y apenas hay vibraciones en el volante. Eso sí, sus largos desarrollos del cambio, muy de autopista y talante y uso familiar, le pasan factura a la hora de recuperar con brillantez desde bajo régimen.

Cada vez más fuertes



Andrés Mas | amas@motor16.com

Volvo vive sus horas más dulces con una gama potente y renovada, motores de cosecha propia muy avanzados tecnológicamente, soluciones innovadoras para consumir menos y la calidad y seguridad que abanderados de una marca que avanza a pasos agigantados en el segmento 'premium'. En breve, además, llega la gran apuesta de Volvo en la categoría de los SUV exclusivos con el nuevo XC90, del que ya se conocen muchos detalles aunque no su aspecto exterior definitivo. Si es seguro que del nuevo modelo se distribuirán las primeras fotos en la última semana de agosto, se presentará oficialmente en el Salón de París del mes de octubre, la primera toma de contacto y la comunicación de los precios tendrán lugar en noviembre y el coche se pondrá a la venta en España en abril de 2015. Pero mientras llega la joya de

Toda la gama Volvo recibe mejoras, tanto a nivel estético como en el capítulo técnico o en cuestión de equipamiento. Compuesta por nueve modelos y una extensa oferta adaptable a todos los gustos y necesidades, la nueva familia de coches suecos se pone al día.

la corona, la casa sueca ha renovado su gama al completo para seguir en la brecha cargados de razones a la hora de reivindicar un puesto en un segmento dominado normalmente por las tres marcas alemanas de referencia.

Las novedades más importantes que adopta la gama Volvo se centran en los nuevos motores Drive-E de cuatro cilindros en gasolina y diésel, los nuevos dispositivos de seguridad, el sistema multimedia con pantalla táctil Sensus y los nuevos equipamientos encuadrados en el Pack Inscription o la Edición Limitada Volvo Ocean Race.

Los motores T5 y D4 de cuatro cilindros de la nueva familia forman parte ya de la oferta en versiones como los S60 y V60, el V70, los XC60 y XC7070, el S80, los V40... Disponible con 181 o 190 CV, y con unos consumos que en el caso del V40 de 190 CV y cambio manual se quedan en 3,3 l/100 km, el motor D4 incorpora la tecnología i-ART, una primicia mundial que mide la presión sobre cada inyector de combustible, en lugar de utilizar el tradicional sensor de presión único de la tecnología de rail común. Así se consigue más información que se inyecte la cantidad

ideal de combustible durante cada ciclo de combustión. En el caso del D4 de 181 caballos destacan los 3,7 l/100 km de consumo medio ponderado homologados por el S60, que se convierte en el líder de su categoría.

También el T5 de gasolina de 245 CV asociado al nuevo cambio de 8 marchas consigue un rendimiento excepcional y un consumo que en el S60 se ha homologado en 5,9 l/100 km. Aunque casi sorprenden más los 6,2 litros de media que ha logrado homologar el imponente S80 T5 de 245 caballos.

Común a casi toda la gama son los nuevos asientos, los mandos más lujosos, el espejo interior sin marco, el volante térmico –con levas en caso de montar el cambio automático– o el sistema multimedia Sensus con pantalla digital adaptativa asociado casi siempre a un equipo Premium Sound mejorado.



▲ Una de las últimas novedades mundiales de Volvo es el airbag para peatones del V40.

NUEVA ES LA FAMILIA DE MOTORES DIESEL DRIVE-E, TODO UN PRODIGIO POR CONSUMO Y PRESTACIONES HÍBRIDO ENCHUFABLE Y DIESEL: ASÍ ES EL VOLVO MÁS VERDE



▲ Las novedades más importantes de la nueva gama Volvo incluyen la Edición Ocean Race, el Pack Inscription, el sistema multimedia Sensus, la detección de peatones y ciclistas, y los modernos motores Drive-E asociados al nuevo cambio automático de 8 marchas.



▲ El nuevo XC70 está disponible con dos motores de 4 cilindros de la nueva familia Drive-E, un turbodiésel D4 y un turbo de gasolina T5.

La lista de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción es casi interminable. Desde asistencia de aparcamiento hasta alerta de cruce, pasando por ayuda para permanencia en el carril, información riesgos en puntos

ciegos, reconocimiento de señales de tráfico, luces largas activas, el City Safety, el control de alerta del conductor, el Volvo On Call combinado con Bluetooth, el control de velocidad constante adaptativo o la detección de peatones y ciclistas, entre otros elementos.

zantes, personalizadas también con el logo.

Al margen de todo eso, el V70 cuenta con los asientos traseros partidos en proporción 40:20:40, el S60 dispone de cuatro opciones de chasis –incluida la R-Design sin tener que elegir ese acabado– y el V40 Cross Country está disponible en la Edición Volvo Ocean Race, como el V60. Y otros modelos, como el S80, el V70 o el XC70, pueden solicitarse con el pack Inscription, que permite personalizar el vehículo a gusto del cliente. Este paquete incluye tapicería de cuero más suave, panel de instrumentos en cuero, reposacabezas en cuero con el emblema grabado, alfombrillas exclusivas y placas antidesli-

ver el vehículo.

Al margen de todas esas novedades, Volvo estrena la oferta Volvo Options VCF para el V40 D2 Momentum manual de 21.900 euros. Se trata de un programa que ofrece un modo diferente de adquirir un Volvo, con menor riesgo y mayor flexibilidad. Volvo garantiza el valor que, como mínimo, tendrá ese coche dentro de 2 ó 3 años –en este caso, 8.800 euros a los 48 meses–. Es lo que se denomina Valor Futuro Mínimo Garantizado (VFMG). Y tras pagar durante ese tiempo una cuota de 150 euros al mes, el cliente tiene tres opciones: pagar el VFMG, refinanciar el VFMG o devolver el vehículo.

Renault El regreso de Alpine, más cerca

La compra por parte de Renault de las acciones que Caterham poseía en Automóviles Alpine Caterham deja en manos del grupo francés la resurrección de tan mítica marca. Societé de Automobiles Alpine es el nombre de la compañía que Renault creará para iniciar en 2016 la comercialización de un esperado biplaza, que se producirá en la planta francesa de Dieppe.

Campaña Las motos eluden la ITV

Con un descenso de las denuncias por exceso de velocidad y adelantamientos antirreglamentarios, y un aumento de las motivadas por no pasar la ITV —la infracción más cometida— y no usar casco, se ha cerrado la semana de vigilancia intensiva de las motocicletas en la que la Guardia Civil de Tráfico ha controlado 41.678 vehículos y ha multado a 1.324 motoristas. En cuanto al consumo de alcohol y drogas, hubo 30 positivos en alcohol y 4 en drogas.

Madrid Flota renovada

Los dos Renault Megane RS, que serán vehículos de escolta de altas personalidades y se estrenarán en

SUBVENCIÓN PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Las ayudas ya están aquí

Desde el pasado jueves 12 de junio, los compradores de un eléctrico pueden disponer de las ayudas establecidas para impulsar las ventas de este tipo de vehículos, que no contaban con subvención desde que en noviembre se agotaron los fondos de la anterior dotación. En esta ocasión hay 10 millones de euros, que podrían subvencionar la adquisición de 1.800 vehículos, que también pueden ser híbridos enchufables siempre que puedan recorrer un mínimo de 15 kilómetros en modo eléctrico. Junto a los turismos, pueden aprovechar las ayudas cuadríciclos ligeros, como el Renault Twizy, y pesados, furgonetas, camiones ligeros, autobuses y autocares nuevos; es decir, unidades que se matriculan por primera vez, con independencia de que sea una compra directa o una operación de leasing financiero, renting o leasing operativo. Con efecto retroactivo para las unidades compradas desde el 1 de enero

de 2014, los incentivos se pueden solicitar hasta el 31 de diciembre, si antes no se agotan los fondos, y suben 1.000 euros el máximo de la anterior edición. Eso supone 6.500 euros para los turismos con una autonomía exclusivamente eléctrica por encima 90 kilómetros, 4.500 si esa autonomía oscila entre 40 y 90 kilómetros, y 3.000 cuando oscila entre 15 y 40 kilómetros, cantidades que no son incompatibles con el PIVE y que suben de 500 a 1.200 euros para familias numerosas o discapacitados, dependiendo del coche elegido. Si no son turismos, la subvención oscila entre los 1.800 euros destinados a cuadríciclos ligeros y los 20.000 de autobuses y autocares que puedan recorrer en modo eléctrico, al menos, 90 kilómetros. Novedad del programa es la entrada de las Administraciones Públicas entre los beneficiarios de las ayudas, puesto que junto a los particulares, profesio-

nales autónomos y empresas privadas, pueden acogerse al Movele recién estrenado comunidades autónomas, entes locales y públicos, así como pun-

tos de venta, aunque no se podrán adquirir más de 30 unidades. Además, ahora la ayuda se descuenta de la factura en el momento de realizar la compra, evitando el adelanto del dinero que imponía el anterior programa. En www.movele.es se pueden consultar qué marcas y modelos están incluidos en el nuevo plan.

la proclamación del nuevo Rey, son los modelos más potentes de las 276 unidades que se acaban de incorporar a la flota de la Policía Municipal de Madrid, a la que también se añaden 84 nuevas motos —quince son de gran cilindrada y el resto,

scooter—. Entre las novedades destaca el nuevo rotativo luminoso en 40 de los 75 Renault Scenic destinados a coche patrulla; y con ese indicativo se convierten en los primeros de Europa que incorporan de serie el equipo que utiliza la policía de Washington y proporciona un 40 por ciento más de potencia lumínica que los anteriores. Novedad también son los cuatro furgones para el traslado de perros y otras cuatro unidades con radares móviles.

Tecnología Ford facilita la conducción

La Dirección Adaptativa desarrollada por Ford, que al adaptar la desmultiplica-

ción del volante a la velocidad optimiza la respuesta bajo cualquier condición, estará disponible en una gama selecta de vehículos a partir del año que viene. Ese mecanismo de precisión, que mejorará maniobrabilidad y conducción a alta y baja velocidad, va integrado en el volante y no requiere cambios con respecto al sistema tradicional de cualquier vehículo.

Camiones y turismos Convivir en la carretera

Aunque hay un respeto mutuo y la relación es «satisfactoria», el 23 por ciento de los conductores de turismos no se siente seguro al encontrarse con un vehículo

de grandes dimensiones, especialmente si lo tiene que adelantar. Es una de las conclusiones de la encuesta realizada por RACE y Scania en España y Portugal, que también refleja que golpes por alcance y roces laterales son los incidentes más destacados entre ambos tipos de vehículo, debido a las frenadas de emergencia, la falta de señalización en las maniobras y el no respeto de la distancia de seguridad. También el 21 por ciento de los automovilistas confiesa haber sufrido impactos indirectos de materiales por una incorrecta colocación o sujeción de la carga, y un gran número considera las rotondas como un peligro, al no estar pensadas para camiones y autobuses.

el puntazo

La asesoría jurídica Pyramid Consulting denuncia la aplicación incorrecta del margen de error en los radares.

El recurso ganado por Multayuda a una sanción por exceso de velocidad en una carretera sevillana desata las dudas sobre la aplicación correcta de los márgenes de error de los radares. La argumentación de ese equipo de abogados se centra en que la DGT se basa en la norma UNE 26444 cuando tendría que hacerlo en la ITC 3123/2010, mucho más beneficiosa para el conductor, pues bajaría el montante económico y de puntos en algunas sanciones, e incluso determinaría que haya o no pena de cárcel.

la imagen

Camino de casa los ocho primeros BMW i8

En el BMW Welt de Múnich se realizó la entrega de las ocho primeras unidades del i8, el deportivo y vanguardista modelo híbrido enchufable de la marca alemana, que cuenta con faros láser. Son luces muy por encima de las ya de por sí eficientes LED, pues duplican hasta los 600 metros el rango de luz, además de usar un 30 por ciento menos energía, necesitar menos espacio y tener un peso menor. Al recoger sus respectivos i8, esos ocho primeros propietarios del vanguardista deportivo híbrido también se han convertido en los primeros del mundo que disfrutaron de esa gran iluminación, que BMW ofrece como opción en su nuevo modelo.

la cifra

450

empleados contratará Renault para poner en marcha a partir de octubre un tercer turno en la factoría de carrocerías y montaje de Valladolid. Ese tercer turno permitirá subir a 5.200 las unidades semanales del Captur, que se fabrica en exclusiva para todo el mundo. También se ampliará con 67 ingenieros la plantilla del Centro de I+D+i del grupo en la ciudad castellana, en el que está previsto desarrollar 267 nuevos proyectos.

Tendencias

'Chateando' al volante

Más de trece millones de conductores reconocen que utilizan el móvil mientras conducen y entre ellos, 2,7 millones admite hacerlo sin utilizar el manos libres. Además, hay 3,9 millones de automovilistas que revisan el correo, navegan por internet, juegan o, especialmente, chatean mientras están al volante, actividad que hasta un 7 por ciento reconoce realizar «muchas veces» o «siempre». Son datos del estudio realizado por BP, Castrol y RACE como parte de una campaña de sensibilización para acabar con esa práctica, que pone vidas en riesgo.

ISTRACCIONES



Velocidad Los cambios, después del verano

En unas semanas estará lista la versión final del Reglamento de Circulación, que desarrollará la última reforma de la ley de tráfico y entrará en vigor en 3 ó 4 meses. Lo señalaba la directora general de Tráfico, María Seguí, desvelando algunas modificaciones esperadas, como que la velocidad se reducirá a 30 km/h en la mayoría de las calles con un carril por sentido y bajará a 20 km/h en las zonas peatonales, o que los deseados 130 km/h serán para tramos y condiciones muy concretas —sólo el 1 por 1.000 de la red, según Automovilistas Europeos Asociados—. AEA también recuerda que los límites se reducirán en el 90 por ciento de las carreteras.

la frase

José Vicente de los Mozos. Presidente de Renault España.

«No voy a ser quien le diga al Gobierno lo que tiene que hacer, pero revisar la fiscalidad del automóvil es un tema pendiente en este país. Lo saben y creo que están trabajando para solucionar este problema».



en breve

MEJOR RENDIMIENTO
Una inversión de 300 millones de euros hasta 2020 modernizará el proceso de producción de la planta que PSA tiene en Mulhouse (Francia), en la que se introducirá la nueva plataforma EMP2.

EN LA 'NUBE'
Con servicios vinculados en la 'nube', Toyota y Panasonic ofrecen una app que permite conectar el vehículo con los electrodomésticos de casa. Estará disponible en Japón antes de que termine el año.

BRUSELAS AUTORIZA
La Comisión ha dado luz verde a la compra del concesionario Ibericar Keldench y el negocio de distribución de BMW en Barcelona por el grupo estadounidense Penske Automotive e Ibericar.

ITV ELECTRÓNICA
El proyecto piloto impulsado por AECA-ITV ha demostrado que las inspecciones de los elementos electrónicos del vehículo es posible. Será un complemento de la actual revisión.

GT ACADEMY



SE ACERCA LA FINAL

La final nacional de la competición GT Academy, que mezcla carreras reales y virtuales, ya tiene fechas. Se celebrará los próximos 19 y 20 de julio en el circuito malagueño de Ascari. En el trazado de Ronda, los jugadores que logren clasificarse para la final tendrán la oportunidad de conducir en pista uno de los modelos de Nissan.

Después, los clasificados en esta ronda nacional serán puestos a prueba en el circuito de Silverstone y los ganadores obtendrán una licencia para competir a nivel internacional y correr de la mano de Nissan en las 24 Horas de Dubái de 2015, antes de convertirse en pilotos de la marca.

JEEP SE VAN DE CONCIERTO

Jeep regala ocho entradas para el concierto de los Rolling Stones en Madrid. La marca es coche oficial de la gira '14 On Fire Tour' de la mítica banda. Las entradas



se pueden conseguir a través de la web de Jeep o de su página de Facebook y dos de ellas dan acceso a los ganadores a un encuentro con los Rolling Stones.

ANIVERSARIO RENAULT

El nombre del monovolumen se le ocurrió a un miembro del equipo de diseño de Renault quien aseguró que "nunca se estaría tan cómodo en la Tierra como en el espacio, 'Espace', en francés.



Si quieres ver el video de la historia del Espace entra en www.m16.in/v29



Renault lanzó el Espace en 1984. Se han comercializado cuatro generaciones.

EL ESPACE CUMPLE 30 AÑOS

Con el Renault Espace, que la marca lanzó al mercado hace ahora 30 años, nació un nuevo segmento de vehículos, los monovolumenes, que pese a sus inciertos comienzos ha conquistado a muchas familias a lo largo de los años. Desde junio de 1984, Renault ha vendido casi 1,25 millones de unidades de las cuatro generaciones del Espace, un modelo de siete

plazas que revolucionó el mercado y cuya filosofía pionera fue seguida por otros fabricantes.

El primer Espace exhibía un frontal similar al de los trenes de alta velocidad de la época. Medía 4,25 metros de largo y 1,78 de ancho, dimensiones que han ido creciendo con los años. Entre sus aciertos podemos mencionar el piso plano, la mayor altura del

asiento del conductor -para ver mejor la carretera-, o los asientos individuales, que además se podían girar e incluso convertirse en mesa de juegos.

Con los años, el modelo de Renault ha ganado en seguridad, funcionalidad, y tecnologías. Y ya se habla de una nueva generación, que la marca tiene previsto presentar en septiembre, en el Salón de París.

EXPOSICIÓN EN PARÍS

CITROËN DS FLORAL

El Citroën DS World París, espacio de la marca dedicado al universo DS en la capital francesa, ha sido decorado con motivos florales por la diseñadora francesa Marianne Guedin, que ha creado por ejemplo, un jardín dentro del DS 19 Cabrio, uno de los vehículos

expuestos en el DS World París. Guedin también ha creado algunos artículos en exclusiva para la marca, como un florero denominado 'Black Twister'.



HYUNDAI

Los seguidores del Mundial de fútbol de Brasil tienen en el **microsite** de Hyundai, patrocinador del evento, una plataforma para compartir la pasión por sus equipos.

MASERATI

PREPARA EL CENTENARIO

Maserati celebrará del 18 al 20 de septiembre el acto central de su centenario con una concentración que se iniciará en Módena y finalizará en Turín. El evento reunirá a fans de la marca y coleccionistas de todo el mundo en lugares tan emblemáticos como la Fuente de Neptuno, en Bolonia, que inspiró el logo del Tridente, o en el lugar

exacto donde hace cien años nació Maserati. Otro evento en el que la marca ha sido protagonista es el 'Cash & Rocket Tour', en el que 70 mujeres recorrieron 2.500 kilómetros, desde Venecia a Londres, a bordo de seis Maserati para recaudar dinero a favor de tres ONGs africanas. En total se consiguieron 958.000 euros.



El 'Cash & Rocket Tour' de Maserati recaudó 958.000 euros a favor de tres ONGs.

PEUGEOT

208 GTI, UN COCHE CON MUCHOS AMIGOS

Los pilotos Maverick Viñales y Alex Rins y los presentadores de televisión Dani Mateo y Berta Collado comparten su pasión por el Peugeot 208 GTI.

Maverick Viñales y Alex Rins, campeón y subcampeón de Moto 3 en 2013, son los nuevos embajadores que la marca Peugeot ha elegido para dar a conocer su modelo 208 GTI. Además, Viñales será también embajador del scooter Peugeot Speedfight 3.

Por su parte, los televisivos Dani Mateo y Berta Collado

forman parte de la comunidad #Gente208 y protagonizan en la red social Facebook. Cada uno de los presentadores ha personalizado un 208 GTI y los concursantes tendrán que averiguar las diferencias entre ambos coches. El que acierte podrá disfrutar de un encuentro exclusivo con ambos.



Arriba, los televisivos Berta Collado y Dani Mateo se han convertido en parte de la comunidad de #Gente208. Los pilotos Maverick Viñales y Alex Rins son los nuevos embajadores del 208 GTI.



AUDI

JOVEN TALENTO

Audi ha creado un certamen para impulsar a nuevos talentos en el ámbito del diseño industrial e interiorismo. La iniciativa 'Innovative Design Talent' se ha llevado a cabo en colaboración con la plataforma Product Design Madrid

(PDM) en el marco de DecorAcción. El ganador de esta edición colaborará durante tres meses con un miembro del jurado elegido por él.



DEPORTE

Bridgestone será neumático oficial de los JJ.OO. de 2014. Como patrocinador del evento, además de neumáticos suministrará bicicletas sin motor y otros productos.

FERRARI Y KASPERSKY

PROTECCIÓN TOTAL

La marca Ferrari ha elegido a la empresa Kaspersky Lab para que proteja su seguridad informática, un aspecto clave para el fabricante de Maranello, que necesitaba una protección superior contra las ciberamenazas. Las medidas de seguridad que proporciona Kaspersky Lab no sólo abarcan a la factoría italiana sino también a los

portátiles y demás equipos y sistemas informáticos que se utilizan durante las carreras de Fórmula 1.



UNAS 1.100 PERSONAS DEDICA MERCEDES-AMG AL EQUIPO DE F-1: 700 TRABAJAN EN BRACKLEY Y 400 EN BRIKWORTH CON LOS MOTORES



El hogar de las bestias



No hemos ido a la sede de Mercedes-AMG Petronas en la localidad inglesa de Brackley para descubrir el secreto del dominio ejercido por Rosberg y Hamilton este año en los circuitos. Allí, lo que se dice 'ver', se ve poco. Pero una visita a sus instalaciones permite intuir lo mucho que hay detrás de esos éxitos, tanto en inversión como, sobre todo, en trabajo y organización.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando pregunté cuánta gente trabaja en la sede central de Mercedes-AMG Petronas en Brackley y me respondieron que 700 debí arquear involuntariamente las cejas. Y lo imagino porque cuando, a continuación, me puntualizan que en Brixworth, a 45 kilómetros de donde me encuentro, hay otros 400

empleados trabajando para Mercedes-AMG High Performance Powertrains –encargada del grupo propulsor del monoplaza– debí aumentar mi mueca de asombro sin darme cuenta, lo que indujo a mi interlocutor a ponerme en situación: 1.100 personas es lo normal en un equipo puntero de Fórmula 1. Frente a estas magnitudes, y de-

jando a un lado los niveles de emoción sobre la pista conseguidos por unos campeonatos u otros, el Mundial de MotoGP, las Indycar Series americanas o el Campeonato del Mundo de Rallies aparecen casi como meras 'carreras de pueblo'.

Un equipo de Fórmula 1 podría representarse, desde el punto de vista mediá-

tico, como una pirámide en cuya cúspide se encuentran sus dos pilotos de carrera, en este caso el alemán Nico Rosberg y el británico Lewis Hamilton, pero ese 'dibujo' se torna simplista cuando, desde dentro, te explican cómo funciona todo realmente. Los pilotos son los mejor pagados y los elementos más visibles de la organización, pero no necesariamente las piezas clave de una maquinaria donde todos cuentan: diseñadores, ingenieros, mecánicos, informáticos...

Nuestra visita a Brackley comienza por una especie de museo donde, por ejemplo, se exhiben los trofeos logrados, y hay una pequeña representación de monos, cascos o guantes usados por los pilotos, además de algún coche. Es el punto elegido por nuestros anfitriones para

▶ Teléfonos y cámaras, al sobre. Toda precaución es poca en Brackley, el lugar donde se sigue evolucionando el F1 W05 y ya se prepara el coche del próximo año.



invitarnos educadamente a deshacernos de teléfonos móviles y cámaras fotográficas, que el grupo de periodistas españoles introducimos en un gran sobre. Pese a ello, no pisaremos

ninguna zona 'caliente' de los edificios, como el túnel de viento, que estaba siendo utilizado esa mañana, o la sala poblada de grandes pantallas de ordenador donde se diseñan piezas, que sólo pudimos

ver a lo lejos. Sin duda, allí son conscientes de que hoy, además de los móviles y las cámaras, hay muchos otros 'aparatos' capaces de fotografiar, desde un reloj hasta unas gafas.

Especialmente llamativa es la sala de 'soporte de carrera', un puesto de mando presidido por una gigantesca pantalla y múltiples monitores complementarios donde docenas de personas ven las carreras en directo y analizan todos los datos imaginables, como telemetría, meteorología... Nos cuentan

LA SALA DE TROFEOS DE BRACKLEY NO DEJA DE RECIBIR PIEZAS ESTE AÑO, PUES ROSBERG Y HAMILTON SUMAN 12 PODIOS EN SIETE PRUEBAS



'TOTO' WOLFF
«Es la relación normal entre pilotos»



«Toro 'Toto' Wolff, director ejecutivo del equipo Mercedes-Benz de Fórmula 1, afirma que Hamilton y Rosberg «seguirán, de momento, compitiendo libremente, aunque esta situación puede cambiar en algún momento durante la temporada».



El director ejecutivo del equipo Mercedes Petronas, el austriaco Torger Christian Wolff, es a sus 42 años uno de los personajes indispensables en el panorama actual de la Fórmula 1. Expiloto de circuito en certámenes como la Fórmula Ford y el FIA-GT, está casado con la piloto Susie Wolff, reside en Suiza y es, además, uno de los mayores accionistas del equipo que ahora dirige, aunque llegó a tener una participación en uno de los equipos de la competencia, Williams F-1 Team, escudería de la que fue director ejecutivo entre julio de 2012 y el 21 de enero de 2013, cuando 'Toto' Wolff estrena su actual cargo en Mercedes Petronas.

Durante nuestra visita a las instalaciones del equipo en Brackley, Wolff sacó unos minutos de su apretada agenda para atender a los medios españoles, que rápidamente preguntaron al principal responsable del equipo Mercedes por Fernando Alonso, y sobre la posibilidad, muchas veces comentada, de que el asturiano entre un día en las filas de la marca de la estrella. «Fernando es uno de los mejores pilotos de la parrilla, pero no entra en nuestro plan cambiar la plantilla del equipo, porque Rosberg y Hamilton tienen contratos largos». Pero rápidamente la conversación con Wolff derivó hacia el tema candente, la presunta mala relación entre el alemán y el británico. «Les dejaremos seguir compitiendo, siempre y cuando la guerra entre ellos no sea sucia y todo quede en la batalla sutil entre miembros de un mismo equipo. La de Nico y Lewis es la relación normal entre pilotos, pues lo lógico es que cada uno quiera ser más rápido que el otro y quedar por delante». «Ellos no son amigos, ni creo que lo hayan sido nunca, pero sí puede decirse que son 'colegas' y pueden divertirse compitiendo con unos karts. No obstante, aunque ellos sean capaces de decir que lo importante es el equipo y todas esas cosas, al final lo que les importa de verdad es el Mundial Pilotos, y no tanto el de Constructores. Y ahí entramos nosotros, para explicarles lo que es importante y lo que no».

Wolff, que ha sido piloto hasta hace poco, parece conocerles bien: «Los dos tienen formas de ser distintas, y necesitan estructurar sus vidas de manera diferente. Rosberg es preciso, muy profesional y pre-



fiere tener todo bien estructurado, mientras que Hamilton es un piloto genial, que va ganando en profesionalidad y que no deja a un lado la vida personal, pues mantiene sus 'hobbies'. Pero Lewis no es un 'fiestero', ni es de los que sale con tres mujeres a la vez, algo que, según me han contado, es muy estresante». Y Wolff prosigue: «ambos trabajan mucho con sus ingenieros, y como se esfuerzan tanto están muy emparejados siempre en sus tiempos. Aquí no hay un piloto que sea mejor que el otro».

El tiempo dirá si 'Toto' Wolff podrá seguir dando rienda suelta a sus pilotos o si, como dejaban entrever algunas de sus calculadas sonrisas, llegaría el día del puñetazo del jefe en la mesa.

que para cada prueba se elaboran previamente 300.000 simulaciones de carrera, y que tras los entrenamientos clasificatorios, cuando ya se conoce la parrilla, se trabaja ya 'sólo' sobre 10.000 escenarios posibles. El objetivo es

que cuando algo suceda ya se sepa cómo reaccionar porque todo estaba previsto, aunque esos miles de combinaciones no tienen en cuenta 'sucesos extraordinarios', como accidentes o problemas mecánicos que hagan rodar a uno

de sus coches muy despacio. En realidad, la visita gira en torno a datos sorprendentes, como los 16 enormes trailers que se trasladan a cada circuito en un fin de semana de carrera o las 7 horas que transcurren nada más des-

de que se da el banderazo de llegada al ganador hasta que todo está recogido y en el circuito no queda rastro alguno del paso del equipo. Los coches completos, salvo los neumáticos, regresan al Reino Unido, donde



«La sede de Mercedes-AMG en Brackley acoge un pequeño museo, con monos, cascos, monoplazas... Y trofeos, como el logrado por Rosberg hace pocas semanas en Mónaco, que tuvimos ocasión de alzar durante unos segundos. Abajo, la unidad de potencia —el motor V6 más el ERS— del Mercedes-Benz F1 W05.

los propulsores híbridos viajan a Brixworth y el resto del monoplaza se encamina a Brackley. Es aquí donde los coches se desmontan pieza a pieza, y donde se inicia un proceso frenético, pero tan concienzudo como el de un relojero suizo ajustando una maquinaria. Porque después



ción por accidente un chasis se repara bien. Eso sí, en ocasiones se han necesitado hasta 30 días para dejar como nueva la plataforma sobre la que se asienta el monoplaza.

de cada carrera se limpian y comprueban al microscopio unas 200 piezas metálicas, mientras que los elementos de carbono se reparan y re-

Nos muestran el taller de fibra de carbono, la fábrica de moldes o el lugar donde se producen las piezas metálicas, y nos cuentan que pasan sólo 20 días desde que algo se diseña hasta que se monta en el coche. Y como guinda, entramos en el simulador, una sala de realidad virtual presidida por un monoplaza idéntico al 'de verdad' y donde Rosberg y Hamilton, usando casco y mono, entrenan cada carrera durante horas con una minuciosidad excepcional. Un ejemplo: de cara a la prueba de Montmeló, Hamilton pidió que cambiaran el color de la pista en la pantalla coincidiendo con los cambios de asfalto para tener mejores referencia de frenada. Esto es la Fórmula 1.



aprovechan, pues la máxima del equipo es reciclar dentro de lo posible. Hay seis chasis para la temporada, lo que no parece mucho en comparación con otras cifras, pero excepto en casos de destruc-



Audi vuelve a hacer historia en Le Mans

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com
Fotos: Sutton, Audi, Toyota

La edición 2014 se presentaba a priori como la más disputada de los últimos tiempos. Toyota parecía, por fin, en disposición de luchar por la victoria y Porsche volvía a una prueba en la que es una leyenda. Frente a estas dos marcas Audi trataba de mostrar sus galones, esos que le habían llevado a lograr 12 victorias en los últimos 14 años y haber dominado una carrera que se ha convertido en santo y seña del fabricante alemán. Pero este año, la marca de los aros no parecía contar con ningún tipo de favoritismo.

Toyota ponía un coche extremadamente rápido y con alto grado de fiabilidad con el convencimiento de que, esta vez sí, estaban preparados para luchar por la victoria. Porsche planteaba la 'Misión 2014: nuestro retorno'; el lema que presidía toda la imagen de la marca alemana en el circuito y Audi volvía a apostar por la consistencia y la fiabilidad... Pero dependía de que los otros dos equipos, más competitivos en lo que se refiere a prestaciones sobre la pista, sufrieran contratiempos. Y la cosa no pintaba bien para Au-

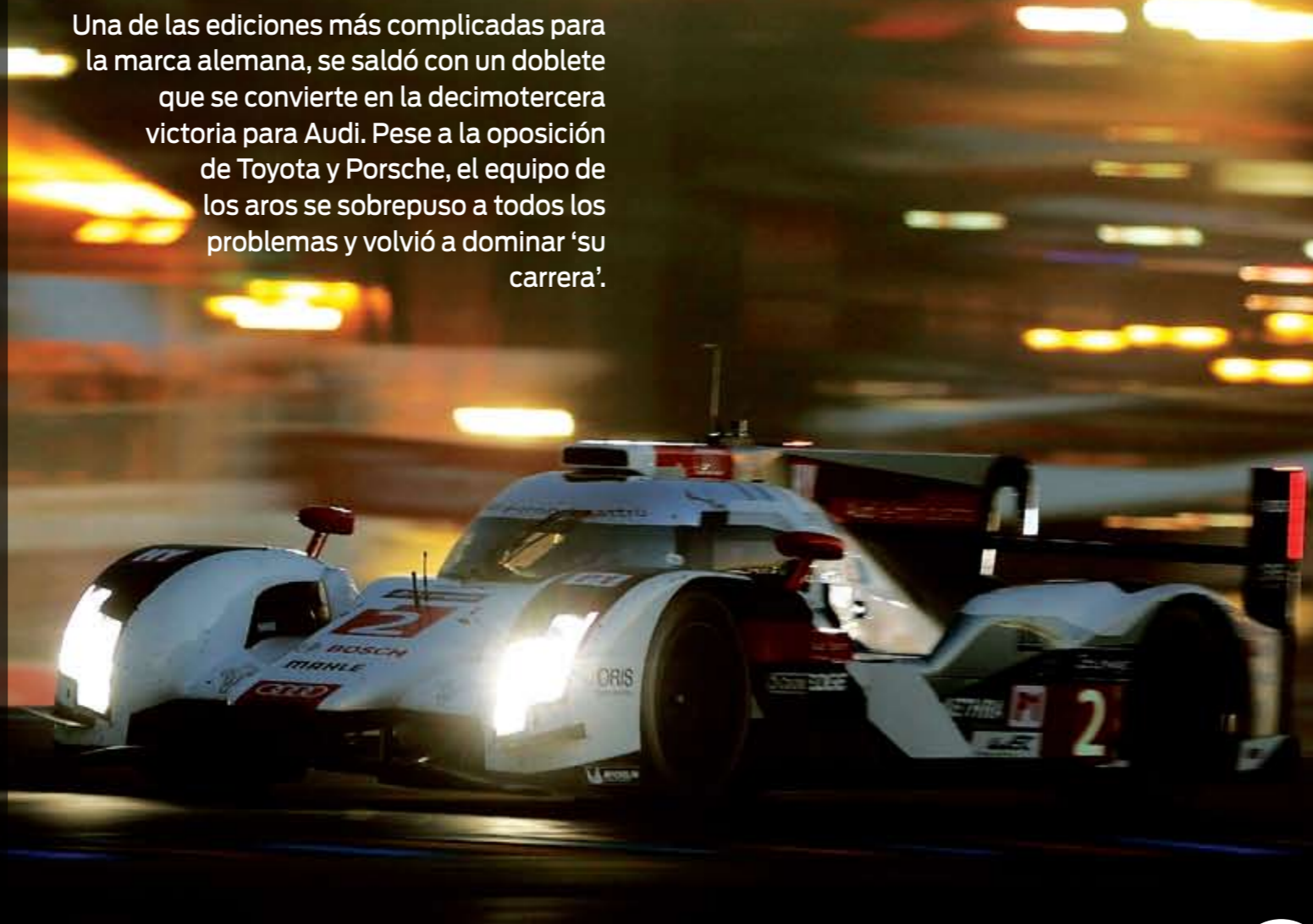
di ya desde el principio. Pero la marca alemana sabe que las carreras no terminan hasta que se pasa bajo la bandera a cuadros y que hasta que no llega ese momento no se puede cantar victoria. Ni tampoco se puede arrojar la toalla antes.

Y en una carrera como las 24 Horas de Le Mans, donde hay tantísimos factores que pueden cambiar el curso de los acontecimientos, mucho menos. Sólo queda, apretar los dientes y conducir lo más rápido posible hasta el último minuto. Sin pensar en lo que ha ocurrido antes, sin lamentarse por los errores o problemas y sin echar las campanas al vuelo en ningún momento.

El caso es que las cosas no empezaron bien para Audi, porque el miércoles todo Le Mans se sobresaltaba con el tremendo accidente de Loic Duval con el coche número 1, el que compartía con Tom Kristensen y Lucas Di Grassi. Una salida de pista a cerca de 270 km/h que dejó el coche para la 'chatarra'... O no.

Porque la marca alemana, puso en juego todo ese poderío humano y tecnológico para 'fabricar' un nuevo coche

Una de las ediciones más complicadas para la marca alemana, se saldó con un doblete que se convierte en la decimotercera victoria para Audi. Pese a la oposición de Toyota y Porsche, el equipo de los aros se sobrepuso a todos los problemas y volvió a dominar 'su carrera'.



en una noche, de manera que el jueves pudiera estar sobre la pista. Y para cubrir el hueco dejado por Duval –sin problemas serios pero evidentemente no en plenas condiciones para correr– Audi reclutó a su piloto reserva: Marc Gené, quien en unas horas pasó de pilotar un LMP2 a ponerse a los mandos del coche número 1, el campeón. Un salto enorme salvo, probablemente para un hombre de la experiencia y profesionalidad del español.

El propio Gené, nos lo confirmaba el sábado: «Probablemente Audi no podía haber encontrado un mejor piloto reserva, porque conozco el equipo, conozco el coche, he participado en el desarrollo... La primera noche tras decirme que iba a correr, revisé mis notas y ya le he dicho al equipo que estén tranquilos, que estoy preparado». Las palabras del piloto español no hacían sino confirmar la forma en la que Audi afrontaba la prueba: dispuestos a poner toda la carne en el asador y todo el esfuerzo. No era la mejor manera de empezar la defensa del título para la marca alemana, pero al menos podían poner en liza sus

tres coches, a la espera de que el coche número 1 estuviera en condiciones y no sufriera problemas por lo apresurado de su construcción.

Esas cartas de cada equipo se mostraban en los entrenamientos que iban a decidir el orden de salida. Toyota dominaba con el coche número 7 (Wurz, Nakajima y Sarrazin) y el 8 (Lapierre, Buemi y Davidson) en tercer lugar. Porsche también se mostraba muy competitivo y se 'barajaba' con Toyota en la segunda posición con el coche 14 (Dumas, Jani y Lieb) y en la cuarta plaza con el n° 20 (Bernhard, Webber y Hartley). Y Audi, con un claro problema de velocidad frente a sus dos rivales, se mostraba como el tercero en discordia. Y sus tres coches ocupaban las siguientes plazas; quinto era el coche n° 3 (Bonanomi, Alburquerque y Jarvis); sexto era el Audi n° 2 (Lotterer, Fässler y Treluyer) y el coche número 1 (Kristensen, Di Grassi y Gené) cerraba las siete primeras posiciones.

Todo lo que la marca de los aros podía poner sobre la mesa para tratar de repetir victoria era precisamente eso, su expe-



EL AUDI N°1 CON KRISTENSEN, DI GRASSI Y GENÉ, IBA LÍDER A FALTA DE 4 HORAS, PERO UN PROBLEMA EN EL TURBO LOS DEJÓ SEGUNDOS



CLASIFICACIONES

Espectáculo en todas las categorías

Aunque las miradas se concentran en la categoría principal, las 24 Horas de Le Mans son un sinfín de carreras y batallas entre categorías que crean un espectáculo tremendo en cada curva, en cada adelantamiento, en cada parada en boxes...

Y al final, en cada una de ellas, un ganador que, si bien no acapara el espacio estelar en las informaciones, siempre podrán presumir de haber vencido en la carrera más apasionante del calendario.

Finalmente, uno de los atractivos de esta edición de las 24 Horas de Le Mans, la participación del Nissan Zeod R eléctrico, con Lucas Ordóñez al volante, acabó tras sólo 28 minutos, pues el coche, tuvo que retirarse por un problema en el cambio.



CATEGORIA LMP2

En esta categoría, la de los coches más parecidos a los LMP1, la victoria se la adjudicó el equipo Jota Sport –el coche en el que iba a correr Marc Gené–, con Dolan, Ticknell y Turvey.



▲ El Ferrari de 458 Italia venció por delante del Corvette en el que corría Antonio García.



CATEGORIA GTE PRO / GTE AM

El espectáculo de los GTE Pro vio la victoria de un Ferrari, el que pilotaban Bruni, Vilander y Fisichella, por delante del Corvette de Magnussen, Taylor y el español Antonio García. Y en los GT Am el triunfo fue para el Aston Martin de Poulsen, Heinemier-Hansson y Thim.

riencia de victorias: saber cómo se gana una prueba como ésta. Y con esos papeles bien definidos, comenzaba la carrera. Y los tres equipos jugaron desde el principio esos roles. El Toyota, con Wurz haciendo el primer relevo se mantenía con comodidad en primera posición. Por detrás, los Audi jugaban sus bazas para ir mezclándose con el resto de equipos. Y Porsche iba alternando

subidas y bajadas en la clasificación demostrando esos 'pecadillos' de juventud. Todo esto bajo unas condiciones climatológicas perfectas, sin que hubiera aparecido la lluvia. Claro que en cuanto el primer chaparrón cayó sobre el circuito de Le Sarthe, la cosa cambió radicalmente y al empujar la segunda hora de carrera, el Audi número 3, que había ascendido hasta la segunda po-

sición, era tocado por detrás por un Ferrari GT, que le llevaba al abandono. En ese mismo incidente, el Toyota de Davidson, Buemi y Lapierre, con éste al volante, pudo salvar los muebles y aunque perdió toda la parte delantera en el impacto, consiguió llegar a boxes y ser reconstruido. Se igualaban los efectivos y Audi perdía ese tercer coche que ni Porsche ni Toyota ponían sobre la pista.

Esos incidentes se saldaban con un buen número de vueltas circulando tras el coche de seguridad, que volvió a dejar la cosa más o menos tranquila cuando se marchó. Entonces, el Toyota número 7 seguía comandando las operaciones y el resto de coches provocando escaramuzas por doquier. Los Audi en plan guerrillero, trataban de aprovechar la más mínima oportunidad, dispuestos a no ceder ni un segundo y haciendo vuelta cronometrada a vuelta cronometrada en cada pasada por línea de meta. Su objetivo era llegar al final de la carrera en condiciones de poder pelear la victoria. Y los Porsche con el coche número



ro 20 como mejor clasificado, también sufrían problemas en su otro representante lo le retrasaba por debajo del puesto 25 en la clasificación.

Con esa consistencia, los Toyota parecían cada vez más favoritos al llegar la noche. Su velocidad era espectacular, y su fiabilidad parecía una asignatura aprobada. Pero llegaba la noche y con ella una nueva historia y una nueva carrera. Porque en Le Mans la noche suele deparar grandes sorpresas. A la medianoche, el Toyota de Wurz, Nakajima y Sarrazin se mantenía firme escoltado por el Audi 2, con Lotterer, Fassler y Treluyer, y el Audi número 1 de Kristensen, Di Grassi y Gené.

El español terminaba su primer relevo –en el que demostró esa fiabilidad que buscaban en Audi cuando confiaron en él– a esa hora, colocaba el co-



◀ Toyota parecía en condiciones de lograr la victoria. Lograron la pole y el equipo de Wurz, Nakajima y Sarrazin fue líder durante más de 270 vueltas. Pero tuvieron que abandonar. El otro Toyota, el número 8, con Davidson, Lapierre y Buemi, lograron el tercer puesto.

che en una magnífica posición y cedía los trastos a Kristensen. Por detrás, los dos Porsche acechaban y completaba el sexteto el segundo Toyota. Las primeras horas de la madrugada fueron aparentemente tranquilas, sin grandes cambios –aunque

nadie se libró de sustos–. Pero fue a partir de las 5:00 cuando la carrera comenzó a dar sucesivos vuelcos hasta el desenlace final.

A esa hora, el Toyota número 7, cómodamente instalado en la primera posición durante

más de 270 vueltas, sufrió problemas eléctricos que le obligaron a abandonar. Heredó el puesto el Audi número 2, secundado por el Porsche número 20 y el Audi número 1. Audi parecía tener la carrera donde la quería. Pero no duró mucho

la alegría en el equipo de Treluyer, Fassler y Lotterer que una hora más tarde paraba para cambiar el turbo y se colocaba en segunda posición tras el Porsche 20. Pero no le duró mucho la alegría a Porsche y Gené que estaba haciendo un relevo magnífico a las 7:09 ponía su coche en primera posición y relegaba el Porsche a la segunda y el otro Audi en tercera posición.

Audi cambiaba sus 'cromos' pero parecía seguir teniendo todo en la mejor disposición. Sin más complicaciones, Gené cedió el puesto más allá de las 10 de la mañana a Kristensen, con el claro objetivo de asegurar al máximo en busca de la victoria. Pero las carreras siguen siendo caprichosas, y cuando parecía todo en la mano del equipo más experimentado, un nuevo problema en el turbo como el que sufrió el otro Audi, paró en los garajes a Kristensen, que perdió allí 4 vueltas. En ese momento parecía que el Porsche de Bernhard, Webber y Hartley estaba listo para heredar el cetro.

Pero la marca de los aros no desesperó y el Audi n° 2 comenzó un ataque en el que recortaba a razón de tres segundos por vuelta al Porsche, hasta que, finalmente lo adelantó. Y el Porsche, con claros problemas en su motor acabó perdido a 30 vueltas de distancia. Faltaban dos horas de carrera y a partir de ahí Audi tenía la victoria en su

PORSCHE EN SU VUELTA HUBO DE TODO... AL FINAL MAL RESULTADO



MARC GENÉ Fiabilidad absoluta

Marc Gené asumió la responsabilidad de sustituir a Loic Duval, con la naturalidad de un piloto experimentado que sabe lo que son las carreras y las vueltas que se pueden dar en un momento. El español confirmó en la pista lo que nos comentaba antes de la carrera el sábado: que en Audi podían estar tranquilos porque él estaba listo para cumplir con su trabajo. Gené, además, contó con el apoyo de Fernando Alonso –invitado a dar la salida de la prueba– a quien el cata-



lán invitó también a visitar el box de Audi. Gené tenía la intención de mostrar a su compañero en Ferrari, el despliegue de la marca de los aros, porque estaba convencido de que el asturiano iba a quedar impresionado con el esfuerzo de medios que realiza la marca alemana. No se atrevió a pronosticar si Fernando correrá algún día Le Mans –«Es un pi-

loto purista y una prueba como ésta seguro que le encantaría correrla»–, pero sí nos comentó que su recorrido en Le Mans no durará mucho más: «Es la carrera más peligrosa del mundo y a mis 40 años no creo que me queden muchos más aquí». Tal vez su magnífico segundo puesto de este año le haga cambiar de opinión.



EL 'SELFIE' DE GENÉ

El piloto de Audi terminó el encuentro con los periodistas que cubrimos Le Mans creando un 'selfie' para recordar el encuentro.



mano. Simplemente necesitaba llevar sus dos coches a la meta sin cometer errores y, evidentemente, confiando en no tener problemas mecánicos. El tercer clasificado, el Toyota número 8 –aquel que había tenido el accidente en las primeras horas– estaba a más de cinco vueltas y no era un peligro real.

Cuando más difícil parecía tenerlo, Audi volvió a cumplir su objetivo y de paso lanzó un mensaje a sus rivales: «Si queréis vencer, aún tenéis que poner más sobre la mesa». Seguro que el próximo año, la lucha volverá a ser encarnizada. Pero Audi sigue siendo el único de los tres que sabe lo que es ganar.

CLASIFICACIÓN FINAL

LMP1

1º Audi R18 e-tron quattro	
FÄSSLER / LOTTERER / TRÉLUYER.....	379 vueltas
2º Audi R18 e-tron quattro	
DI GRASSI / GENÉ / KRISTENSEN.....	a 3 vueltas
3º Toyota TS 040 - Hybrid	
DAVIDSON / LAPIERRE / BUEMI.....	a 5 vueltas

LMP2

1º Zytek Z11SN - Nissan	
DOLAN / TINCKNELL / TURVEY.....	356 vueltas
2º Ligier JS P2 - Nissan	
THIRIET / BADEY / GOMMENDY LMP2.....	a 1 vuelta
3º Alpine A450b - Nissan	
CHATIN / PANCIATICI / WEBB.....	a 1 vuelta

GTE PRO

1º Ferrari 458 Italia	
BRUNI / VILANDER / FISICHELLA.....	339 vueltas
2º Chevrolet Corvette - C7	
MAGNUSSEN / GARCIA / TAYLOR.....	a 1 vuelta
3º Porsche 911 RSR	
HOLZER / MAKOWIECKI / LIETZ LMGT.....	a 2 vueltas

GTE AM

1º Aston Martin Vantage V8	
POULSEN / HEINEMEIER-HANSSON / THIM.....	334 vueltas
2º Porsche 911 RSR	
RIED / BACHLER / AL QUBAISI.....	a 2 vueltas
3º Ferrari 458 Italia	
PEREZ-COMPANC / CIOCI / VENTURI a.....	3 vueltas

+ en www.motor16.com

CTO. ASFALTO RALLY DE OURENSE

Ganó Fuster y Vallejo es nuevo líder

En la cuarta prueba valedera para el Campeonato de España de Rallys de Asfalto, y bajo un calor sofocante, Miguel Fuster se impuso al volante de su Ford Fiesta R5, con 29,5 segundos de ventaja sobre Sergio Vallejo y su Porsche 911, que con este resultado se coloca al frente de la clasificación general con 100 puntos, frente a los 95 de Fuster. El podio se completó con Pedro Burgo, también con un Porsche 911, mientras que Joan Vinyes, con el Suzuki Swift S1600, entraba cuarto, y primero del Campeonato de España División II, categoría que lidera tras la prueba gallega. En cuanto a las copas monomarca, destaca el triunfo de Joan Carchat –séptima



posición absoluta– en la Mitsubishi Evo Cup con su Lancer Evo X, lo que le sitúa al frente del certamen con 28 puntos, frente a los 20 de Surhayen Pernía. En la Copa Suzuki Swift el triunfo fue para Adrián Díaz, seguido por Diego Cortés, Fernando Rico y, ya en cuarta posición, Pablo Pazó, que continúa siendo líder del certamen, con 80 puntos, seguido por Díaz, con 78.



MUNDIAL DE MOTOS MONTMELÓ



◀ ▲ Márquez –arriba– y Pedrosa protagonizaron momentos de alta tensión, con toque incluido.

Séptimo, y enorme, triunfo de Marc

Hay quien define la carrera de MotoGP del Gran Premio de Cataluña como una de las diez mejores pruebas en la especialidad reina de las dos ruedas. Porque los aficionados disfrutaron de una épica lucha a cuatro bandas entre la Honda del líder, Marc Márquez, y la de su compañero, Dani Pedrosa, y las Yamaha de Valentino Rossi y Jorge Lorenzo. Constantes adelantamientos,

frenadas imposibles, roces, apoyos en curva... Y ninguna caída en el cuarteto de cabeza, aunque a punto estuvieron de irse al suelo Márquez y Pedrosa cuando éste último abrió un poco la trayectoria en plena curva y rozó con su goma delantera la trasera de Marc.

El de Cervera venía de monopolizar las anteriores citas, con seis 'poles' y seis victorias, y por eso sorprendió

que Pedrosa le arrebatase el mejor tiempo en los entrenamientos y que Lorenzo se hiciera con la segunda plaza de la parrilla. Márquez, tercero, llegó a 'besar' el suelo en los entrenamientos, aunque sin consecuencias.

Ya en carrera, Lorenzo toma la delantera, pero no consigue distanciarse de Rossi y de las dos Honda-Repsol, iniciándose una pugna que no tuvo desenlace hasta el



▲ Rossi, finalmente segundo, parece estar viviendo una segunda juventud, revitalizado por las divertidas luchas con Márquez.

último giro, cuando Márquez se deshizo definitivamente de su compañero y éste per-

dió la segunda plaza en favor de Rossi, que vuelve por sus fueros y ya es segundo en la general tras un Márquez que suma 175 de los 175 puntos posibles. Apabullante.

La jornada, además, tuvo puro acento español, pues Alex Márquez ganaba en Moto3 –primer triunfo de los nuestros en la categoría este año– y 'Tito' Rabat hacía lo propio en Moto3, reforzando su sólido liderato.



◀ ◀ Completando otro triplete histórico, otros dos españoles subieron al escalón más alto del podio en el GP de Cataluña: Alex Márquez –junto a estas líneas– en Moto3 y Esteve Tabat –más a la izquierda– en Moto2.



Un dos en la quiniela

A pesar de que Red Bull juega en campo propio por primera vez, la naturaleza del circuito austriaco apunta nuevamente hacia el dominio de Mercedes. En cuanto a Ferrari, cabe esperar que el próximo trazado, al menos no acentúe las carencias del F14 T y se frene la tendencia al retroceso sufrida en las tres últimas carreras

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Como vimos en Canadá, todo puede ocurrir», explicaba Alonso para intentar mantener abiertas las ventanas de la esperanza en Ferrari. «¿Quién habría pensado que Red Bull hubiera ganado poco después de la temporada invernal? Mercedes fue muy dominador, pero tuvieron problemas mecánicos, así que había que estar ahí para aprovechar las oportunidades, y Red Bull lo estaba.»

Como en los gráficos con diente de sierra en el mercado de valores, el equipo italiano no tocó uno de esos fondos de cotización en la actual temporada. No fue sin embargo Ferrari quien pudo capitalizar los infortunios de Mercedes, sino el equipo que parecía contar con el tercer motor de la parrilla. Éste fue el gran fracaso de la Scuderia en Montreal

Cierto es que el trazado canadiense aporta un perfil especial para arrojar carreras inesperadas. Esos rasgos contribuyeron a noquear al W05

—apartado de frenada incluida— pero sus zonas de alta velocidad y potencia no jugaron precisamente a favor de Ferrari, sino de Red Bull y Renault.

Según Alonso, el resultado de Canadá «nos da motivación y nos demuestra cómo las cosas pueden cambiar durante un fin de semana, puede ser el tiempo, el coche de seguridad, muchos factores diferentes...». Aunque no parece que Ferrari sea el equipo en condiciones de aprovechar esas aleatorias circunstancias. Sobre todo cuando la evolución

presentada en Canadá, una vez más, no dio el resultado esperado.

El Red Bull Ring es un trazado rápido, aunque sin horquillas y zonas de tracción intensa que tanto penalizan al F14 T. Y si la evolución de Renault se mantuviera y Ferrari confirmara su inferioridad sobre el fabricante francés—sin pretemporada efectiva—Matteacci y compañía van a afrontar incluso más presión que la actual. De momento, los resultados y el rendimiento tanto de Montmeló, Mónaco como Canadá, están conformando una preocupante tendencia.

Evidentemente, cualquier alternativa para los rivales volverá a pasar en Austria solo por una eventual fragilidad mecánica de Mercedes. No se antoja a priori un trazado mecánicamente tan duro como en Canadá, y si un circuito rápido donde la potencia puede jugar a favor, una vez más, del equipo alemán y sus 'clientes'.

«Probábamos un nuevo sistema de refrigeración por primera vez, y parece que el software se volvió loco», explicó tras Canadá Toto Wolff, uno de los responsables del equipo, «excedimos cier-

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1963
G.P. ORGANIZADOS
27

LONGITUD
4.326 METROS
VUELTAS
71

CURVAS (IZDA./DRCHA.)
9 (7/2)
VELOCIDAD MÁXIMA
320 KM/H

RECORD VUELTA
1'08.337
M. SCHUMACHER
(2003)

RED BULL RING Trazado nuevo de un clásico

Escenario del Gran Premio de Austria en el antiguo Osterreichring desde 1970 a 1987, el nuevo Red Bull Ring volverá a recibir y recuperar para la Fórmula 1 al Gran Premio de Austria, gracias al bombeo económico al trazado y la influencia de Dietrich Mateschitz para recuperar una carrera en el calendario para su país. Situado el trazado en terreno arrendado a los habitantes locales, la carrera fue encontrando cada vez más oposición, quienes rechazaban el ruido y las molestias que ocasionaba el gran premio. Además, en su antiguo trazado era un trazado cada vez más peligroso para los nuevos cánones de seguridad de la Fórmula 1.

Por las razones anteriores, el dibujo clásico fue rediseñado para acortar su trazado y compactarlo físicamente frente al majestuoso del antiguo Osterreichring. Llegaría también el apoyo de la compañía de telecomunicaciones austríaca A1, Entre 1995 y 1996, el circuito fue remodelado Herman Tilke y recortado hasta los 4.326 metros.

La pista, renombrada a A1-Ring, recuperó el Gran Premio de Austria de Fórmula 1 y la Fórmula 3000 desde 1997 hasta 2003, así como varias pruebas mundiales y europeas. Pero siguieron las protestas locales y Dietrich Mateschitz, que financiaba el relanzamiento de la pista y su entorno, decidió olvidarse temporalmente de sus planes. Sin embargo, el magnate de Red Bull volvió a la carga e invirtió a través de empresas paralelas en nuevas instalaciones e infraestructuras alrededor del trazado para su financiación y mantenimiento, especialmente con la perspectiva de volver a contar con la carrera en Austria, entre otras razones, por su potencial económico y estrechas relaciones con Bernie Ecclestone.

El trazado actual ha perdido parte de su gran personalidad al verse truncado su antiguo, ondulado, y rápido recorrido. Fuera quedó la zona más veloz, que parecía una sinuosa recta, y que seguía desde el final de recta hasta la actual curva Remus, una de las más espectaculares en la Fórmula 1 de los años 70-80. También fueron acortadas otras curvas del trazado, reduciendo sus 5.942 el antiguo trazado frente a los 4.320 actuales. En principio, el trazado se antoja muy rápido pero con pocas curvas de especial atractivo y que faciliten los adelantamientos.

«Tener una carrera en el Red Bull Ring siendo miembro de Red



Entre 1970 y 1987, Austria vio a campeones como Ickx o Senna.



▲ Entre 1997 y 2003 la Fórmula 1 volvió a Austria, al circuito llamado entonces A1 Ring.

Bull Racing supone más presión, pero será fantástico intentar darlo todo delante de nuestra afición», declaraba Christian Horner la pasada semana. «Se vendieron todas las entradas en pocas horas y creo que va a ser un gran espectáculo. Para nosotros como equipo será un reto para intentar conseguir lo máximo que podamos durante el fin de semana.»



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
ENTRENAMIENTOS VIERNES:
1ª SESIÓN: 10:00-11:30
2ª SESIÓN: 14:00-15:30
ENTRENAMIENTOS SÁBADO:
1ª SESIÓN: 11:00-12:00
CLASIFICATORIOS: 14:00
CARRERA DOMINGO:
22 DE JUNIO 14:00

MUCHA PRESIÓN EN FERRARI; SIGUEN TRATANDO DE MEJORAR



◀ Ricciardo, tras su primera victoria en Canadá, tratará de aprovechar cualquier debilidad de Mercedes para volver a luchar por la victoria.

tas temperaturas, lo que fue un fallo de cálculo, sabemos exactamente por qué fue, y no ocurrirá de nuevo, el sistema no fue un problema, simplemente que no tuvimos las temperaturas en el radar, no los consideramos críticas, ahora sabemos cuáles son los límites». A pesar de sus palabras, quizás Fernando Alonso no debiera tener muchas esperanzas al respecto.

«Aún tenemos mucho que hacer», explicaba Horner tras la carrera de Montreal, «éramos de 12 a 15 kilómetros más lentos en comparación a Force India y Williams en la recta, y es aquí donde necesitamos mejorar», explicaba el británico. Entonces, ¿dónde quedaría Ferrari de confirmarse la jerarquía de las últimas carreras? Cabe preguntarse.

Porque parece que los resultados y la evolución de Red Bull dan la razón a su máximo responsable, «poco a po-

co hemos ido acercándonos, hemos conseguido mejorar el coche, el motor, y estábamos ahí para capitalizar cuando Mercedes pudiera tener infortunios». Efectivamente, no parece el caso de Ferrari por el momento a pesar de las esperanzas de Alonso.

En el Red Bull Ring también es previsible un rendimiento similar al de Canadá para Williams y Force India. En el caso de McLaren, el equipo británico presentará una nueva evolución aerodinámica que es el primer fruto de la nueva estructura puesta en pie por Ron Dennis y Eric Boullier. Habrá que confirmar o no si McLaren consigue salir de un bache incluso superior al de Ferrari y, sobre el papel, el Red Bull Ring podría jugar a su favor.

Trazado favorable para Mercedes y equipos con sus motorizaciones, evolución y progresivo salto adelante de Red Bull, e incertidumbre so-

bre un posible retroceso de Ferrari, son algunas claves a confirmar o desmentir en el Red Bull Ring. Y, por supuesto, sigue latente y vigente el duelo que enfrenta que enfrentará una vez más a Lewis Hamilton y Nico Rosberg en la lucha por el título.

El piloto alemán ha logrado romper la tendencia favorable a Hamilton desde Malasia y hasta Montmeló. En las dos últimas carreras, Rosberg ha batido a su rival con sendos golpes psicológicos. Porque al ya polémico y conocido de Mónaco se unió la derrota en una de las pistas más favorables del calendario para el británico, el Gilles Villeneuve. Con su abandono, pierde ya 22 puntos en la clasificación general. Hamilton necesita recuperar terreno inexcusablemente.

Sobre el papel, parecen haber quedado aplacados los enfrentamientos personales

entre ambos, aunque quién sabe si saltará de nuevo la chispa en los duelos en pista medida que avance la temporada y sean más críticos los puntos a ganar o perder.

«Lewis es probablemente el piloto más rápido de la Fórmula 1 por el momento, pero también cuento con Nico por su mejor consistencia, su inteligencia y su trabajo más cuidadoso». Emoción frente control emocional, atención al detalle frente a mayor confianza en el propio genio... De alguna manera, la actual temporada nos está poniendo en evidencia que tanto Hamilton y Rosberg, a la vez que explotan esas virtudes, también tienden a confluír y buscar las del rival.

Y es que el resultado de tan singular y paradójico conflicto de estilos es otro de los pocos factores que están animando el presente campeonato. En el Red Bull Ring, en casa de los rivales, llega un nuevo asalto.



Por el lanzamiento en **BLU-RAY** Y **DVD** de **EL LOBO DE WALL STREET** el **11 DE JUNIO**

Motor16.com



...Te regalan

5 DVDS



5

COCTELERAS DE LA PELÍCULA



Cómo participar: **Entra en www.motor16.com/sorteo rellena la ficha de participación y podrás ganar uno de los 5 lotes que sorteamos.**

Salón VO de Madrid



4.000 COCHES A LA ESPERA DE DUEÑO

Desde el viernes 13 al domingo 22 de junio los interesados en el vehículo de ocasión tienen una cita en la Feria de Madrid donde más de 4.000 unidades revisadas y garantizadas están a disposición de los posibles compradores. Applus+ es la encargada de asegurar la calidad de los vehículos a la venta

pues, como entidad acreditada e independiente, inspecciona los cien puntos clave que determinan los estándares mínimos de seguridad, fiabilidad, mecánica, estética y comercialización exigidos para poder formar parte de la oferta del salón.

En un mercado en el que la demanda sigue superando a la

oferta, con un déficit de stock para cubrir la demanda, que Faconauto (concesionarios) coloca en 23.000 unidades en lo que va de año, el Salón de Madrid es una excelente ocasión para encontrar el coche que se busca. Sin olvidar la garantía, asesoramiento, transparencia y fiabilidad que aportan los profesionales a la hora de adquirir un vehículo usado. A ello se unen los descuentos, promociones y condiciones de financiación asociados al salón, la disponibilidad de todos los servicios necesarios para cerrar la compra con agilidad, poder probar los vehículos y la oportunidad de comparar entre distintos modelos, puesto que todos los segmentos están presentes.

Como en años anteriores, la exposición se complementa VIII Foro de VO y Posventa Profesional, que organiza Interneting y promueve Ganvam, la asociación nacional de vendedores.

Bridgestone

Recauchutados de consumo inteligente para camiones

Resistencia mínima a la rodadura y larga vida útil son cualidades de la nueva generación de neumáticos recauchutados de consumo inteligente de Bridgestone.

Se trata de la gama Bandag FuelTech[®], que baja un 30% de media el coste por kilómetro de los neumáticos nuevos y requiere un 70% menos de materia prima en su fabricación. Lo hacen posible un diseño innovador y los avanzados compuestos que integran la banda de rodadura de los dos modelos que estarán disponibles a partir de octubre.



OPCIÓN REAL

Falsos mitos de los eléctricos

Nissan defiende la tecnología 100% eléctrica como opción real de movilidad contradiciendo los diez mitos sobre esos vehículos que circulan entre los usuarios. Lo primero que rebate es la idea de que son mucho más caros que uno tradicional pues, el Leaf, el eléctrico más vendido del mundo, con ayudas y descuentos se puede conseguir desde 13.900 euros y alquilar la batería por 79 € al mes; a eso se añaden costes de uso muy inferiores. En cuanto a la autonomía y recarga, se recalca que se cubren con creces la mayoría de los trayectos diarios

y la red de puntos de recarga no deja de ampliarse. De nuevo con el Leaf como ejemplo, rebate el tema de menores prestaciones, capacidad de aceleración, velocidad máxima y capacidad. Argumenta que no requieren más

mantenimiento al tener un 90% menos componentes y destaca el ahorro de combustible y los incentivos como ventajas adicionales, sin olvidar la positiva aportación de estos vehículos a la mejora de la calidad del aire.



Mercado

BAJAN LAS VENTAS DE HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Mientras las ventas de híbridos y eléctricos usados han crecido un 49% respecto al año pasado, las matriculaciones de ambos segmentos caían un 3,3% en los cinco primeros meses de 2014. Los datos del Instituto de Estudios de Automoción (IEA) para el portal coches.net también indican que estos sistemas de propulsión sólo aparecen en el 1,19% de vehículos nuevos comprados de enero a mayo, cuando en ese acumulado de 2013 eran el 1,42%. De los 4.334 híbridos y eléctricos comercializados en ese periodo, 4.006 fueron híbridos de gasolina, 229 eléctricos y 99 híbridos diésel.

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 Citroën models like CRUZE 1.4 LTZ, CRUZE 1.6 LT, etc.

Chevrolet

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Chevrolet models like SPARK 1.0 16v LS, SPARK 1.2 16v LT, etc.

DOS RUEDAS

VENTAS AL ALZA

El mercado de motocicletas afianza el cambio de tendencia con un nuevo crecimiento en mayo, pues las 11.126 matriculaciones suponen un 14,4% por encima de ese mes de 2013 y colocan el acumulado del año en un 20,1% (41.383 unidades). Por contra, los ciclomotores, pese al incremento de mayo (6% con 1.273 unidades) acumulan un negativo del 3,3% (5.031 vehículos).

PEUGEOT

Hazte con un 208 Like

Disponible en dos versiones, con el 1.0 PureTech 68 y el 1.4 HDi 68, desembarca en el mercado español la serie limitada 'Like' del 208, que se puede conseguir en carrocería de cinco puertas por 11.410 euros (10.910 € tres puertas) con el motor de gasolina y por 13.160 con el diésel (desde 8.900 euros financiando un mínimo de 6.000 € a 36 meses y con PIVE). La exclusividad del 208 Like parte de un exterior rojo, azul, negro, gris o blanco, colores que se combinan con el borde exterior de la parrilla delantera, las carcasas de los retrovisores o los adhesivos de puerta y portón trasero. En



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 models from brands like Dacia, Ferrari, and Peugeot.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a background image of a car and text: 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' Includes social media icons and website URL www.cochesyconcesionarios.com.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Lancia, Kia, Land Rover, and Jeep.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Maserati and Mazda.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-tables for Peugeot and Renault.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-tables for Seat and Rolls Royce.

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

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

OPEL En marcha el programa de vehículos de ocasión

En el Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid, se pone en marcha 'Opel de Ocasión', programa que comprende una oferta multimarca

de unidades que no sobrepasan los seis años o los 90.000 kilómetros, certificadas y revisadas en cien puntos. Con hasta dos años de garantía y asistencia en carretera de cobertura nacional y europea durante ese periodo, la oferta se complementa con propuestas individualizadas de financiación, pues el precio es llave en mano.



ROOMBOX Todo en uno para disfrutar del camping

El ingenioso plegado del sistema modular del free Tech, que propone ERoomBox (1.645-2.220 euros), permite convertir el coche en una autocaravana básica en apenas cinco minutos. Válido para la mayor parte de los coches, no precisa modificaciones del vehículo, es fácil de instalar, nivelable y con ruedas para su transporte, se puede facturar como equipaje y convertir en una camper el vehículo que se alquila en el destino.



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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Header row for the second main table.

Main table for the second section, listing various car models, prices, and specifications across multiple columns.



BP DOBLE AHORRO

Soy cliente de BP y he visto en una revista que repostando en estaciones de servicio BP puedo conseguir un doble ahorro en el precio del carburante, ¿Cómo puedo beneficiarme de este ahorro?

RESPUESTA

Cada vez que repostes 25 litros obtendrás un cupón de descuento en carburante BP por valor de 1 euro, canjeable en tu próxima visita. Además, esta promoción se complementa con el ValeAhorro-BP, de tal forma que cada vez que repostes en BP seguirás acumulando 3 céntimos por litro en tu ValeAhorroBP.

RADARES DE CAMPO

José Manuel Calabrús de los Ríos, Jaén

No iba a ser un sábado cualquiera. La causa nada tenía que ver con jornadas de reflexión electorales ni finales de fútbol europeos. La razón era más terrenal, en sentido literal, pues aquél era el día elegido para el estreno campero del flamante Volkswagen Touareg con reductoras que después de dos meses de espera, le habían entregado a mi padre la semana anterior.

Para ir abriendo boca, visitaríamos en primer término los olivillos del Llano Zamora; algo fácil para comenzar. Después, tal vez, daríamos una vuelta por el Pero, el Cerro Pescuezo o Malabrigo, con desniveles naturales, escorrentías y tierra suelta que, junto con las labores agrícolas propias de esta época del año, pondrían a prueba las aptitudes camperas del alemán y de paso desaparecerían por completo mis dudas al respecto; desde siempre he confiado más en los fiables y robustos japoneses o en los legendarios ingleses para tales menesteres.

Yo conducía y mi padre iba de copiloto trastean-do la pantalla central cuando, una vez superada la recta que principia en el Pilar de Moya y tras una leve curva a derechas, enfila la segunda larga recta de la carretera autonómica A-306 (antigua N-324) que nos aproximaría a nuestro destino.

La orografía del terreno colindante con aquel

punto kilométrico coincide con el inicio (o final, según se mire) del llamado Cerro La Vega, que, a pesar de su nombre, no deja de ser una pequeña colina en dicho lugar.

Mi sorpresa fue mayúscula al percatarme por pura causalidad de que, en el campo, se encontraba un Toyota Corolla gris metalizado con cristales traseros oscurecidos y antenas, cuando lo habitual por allí es ver si acaso furgonetas, algún que otro pick up, todoterrenos o tractores.

Ignoro a ciencia cierta la velocidad a la que circulaba, pero con seguridad no superaría los 100 km/h. No obstante, instintivamente, frené con tal decisión que mi padre—distráido—pudo comprobar de primera mano la eficacia de los sistemas de retención y seguridad pasiva con que cuenta el nuevo integrante del parque móvil familiar.

Mayor trabajo me costó explicarle el motivo de aquella brusca frenada pues no daba crédito a mis explicaciones.

«Te habrás confundido; ¿cómo van a colocarse allí y meter el coche que dices entre los olivos?», me preguntaba atónito.

Lo cierto es que, 'Tomasito' él, me hizo volver sobre el trayecto recorrido. In situ, constatamos—en sentido contrario obviamente—la ubicación del radar móvil y tomamos constancia gráfica. Por supuesto, las fotografías las realizó el copiloto.

Se puede observar que se trata de dos largas rectas, separadas por una leve curva, sin peligro real ni aparente. De hecho, aquella zona únicamente es conflictiva en la temporada de la recolección de la aceituna, y no tanto por una cuestión de velocidad sino porque en esa época una ingente cantidad de tractores—con sus correspondientes remolques—abandonan el campo y conquista esa y tantas otras carreteras de la comarca, circulando a modo de procesión camino de las almazaras, para bien de una provincia como Jaén, eminentemente agrícola y olivera.

Me resisto a realizar profundas consideraciones jurídicas sobre los límites de la potestad sancionadora administrativa (en el fondo y en la forma) y, en general, a la actuación de los poderes públicos, porque una revista del mundo del motor no es el foro apropiado para ello. La actual conciencia so-

CARTA DE LA SEMANA



cial, junto a una Abogacía dispuesta por naturaleza y un Poder Judicial que vuelve a percibirse por las resoluciones dictadas por sus miembros como el poder del Estado garante del ciudadano frente a tanto exceso irán haciendo el resto. Tantas cosas parecían intocables no ha tanto tiempo...

Para el que tenga curiosidad, le diré que después de la revelación se nos quitó las ganas de meter el coche en el campo, que a la fecha ignoro si caí (en ese punto, el límite de velocidad es 90 kms/h) y que, por supuesto, de haber sabido lo bien que se desenvuelve en el campo el compacto de marras delator, le habría dicho a mi hermana que no vendiera el suyo, un modelo idéntico, de la generación comercializada a partir de 2002.

De momento, cuando pretenda dirigirme desde el cortijo de El Fraile a la Torre Alcázar lo haré campo a través, para no ir asustado.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ PASA SI SE TERMINA EL FLUIDO ADBLUE?

Antonio Campos

Como bien dices, se trata de un tratamiento de los gases de escape para eliminar los óxidos de nitrógeno. De esta manera se inyecta un fluido denominado AdBlue, compuesto por urea y agua, antes del catalizador. Ahora vamos con tu consulta. El depósito está aparte y necesita ser rellenado cada cierto tiempo en todos los vehículos que utilizan esta tecnología. Hay

modelos, como el Opel Zafira Tourer, en que el propio sistema va recordando al conductor que tiene que ir rellenando el depósito. Si no lo hace, y finalmente se agota, si estamos rodando el vehículo seguirá funcionando, pero en cuanto quitemos el contacto, ya no volverá a arrancar.

DUDAS SOBRE EL TURBOCOMPRESOR

Gregorio Sánchez

Daría para mucho tu consul-

ta pero vamos a tratar de ser lo más concisos y claros posible. El turbocompresor ofrece mejoras tanto en potencia como en par máximo, que pueden llegar a ser del 250 por ciento en motores diésel y más de 150 en gasolina. Al ralentí, el turbo puede girar a unas 6.000 rpm, la sobrealimentación comienza cuando ronda los 55.000 rpm y a pleno rendimiento puede superar las 200.000 vueltas. Por eso una buena lubricación y refrigeración son fundamentales.

CONSULTAS RÁPIDAS

MI HIJO HA SACADO EL PERMISO DE CIRCULACIÓN, VA A CONducIR MI VEHÍCULO ¿DEBO COMUNICAR ALGO A LA COMPAÑÍA?

Las entidades aseguradoras consideran que el supuesto en que el conductor del vehículo menor de determinada edad, o que sea novel en la obtención del carné de conducir (conforme edad y antigüedad que cada póliza pueda determinar), presenta un riesgo agravado, de manera que la prima a abonar, que se determina, entre otros parámetros, en función de las características-riesgo del conductor, debe abonar una prima más elevada que el conductor que no presenta estas circunstancias personales. Por ello, en el supuesto de que no se declare al conductor agravado por estas circunstancias y conduciendo el vehículo sufra un accidente puede acarrear importantes consecuencias: no cobertura de la garantía de todo riesgo por daños en el vehículo asegurado; no cobertura del seguro de accidentes; no cobertura de reclamación de daños; derecho de repetición en el caso de daños a terceros...) Para que estas exclusiones sean aplicables deben figurar en póliza, pudiendo alcanzar a una exclusión o derecho de repetición total, de todo el siniestro, o bien proporcional a la prima que debería haberse abonado por la agravación del riesgo.

BUENA PREGUNTA

ACCIDENTE CON UN CONDUCTOR SIN SEGURO

Tuve un accidente de tráfico por culpa de otro vehículo, sufriendo lesiones y daños en el coche. El contrario no tiene seguro. ¿Qué derechos tengo y quién debe indemnizarme?

RESPUESTA

Siendo culpable la parte contraria, le asiste el derecho a ser indemnizado tanto por los daños físicos como materiales, así como gastos médico-farmacéuticos acreditados. Al carecer el contrario de Seguro de Responsabilidad Civil para su vehículo, asume la indemnización el Consorcio de Compensación de Seguros, organismo público dependiente del Ministerio de Economía, regulado por su propio Estatuto Legal. Esta cobertura abarca completa indemnización por los daños, tanto físicos como materiales, y gastos anteriormente indicados. El procedimiento es similar al que se sigue cuando existe compañía aseguradora contraria, pudiendo llevarse la reclamación directamente contra el Consorcio por parte del perjudicado, o bien a través de la propia compañía aseguradora mediante la cobertura de Reclamación de Daños. Como en todo supuesto de responsabilidad civil, incumbe al perjudicado la carga de la prueba, es decir, hay que acreditar las lesiones, tiempo de curación, posibles secuelas, y el coste de reparación del vehículo tasado pericialmente. El Consorcio puede comprobar las lesiones y los daños mediante sus propios técnicos periciales, o bien limitarse a soli-

citar la documentación acreditativa de los daños en el vehículos y las lesiones. Es recomendable interponer denuncia contra el responsable, a fin de que las lesiones sean valoradas por el médico forense, que emitirá Informe de Sanidad determinando los días de incapacidad temporal (impeditiva y/o no impeditiva) y las secuelas de tipo permanente. Una vez que el Consorcio de Compensación de Seguros haya indemnizado a la víctima, tiene facultad para repetir (reclamar) contra el conductor responsable del accidente y contra el propietario del vehículo no asegurado el importe abonado en concepto de indemnización, en el plazo de un año desde la fecha del pago.



PRIMA SOBRANTE DE UN SEGURO

He dado de baja mi coche en Tráfico, a los tres meses de haber pagado la prima de la anualidad. La aseguradora se niega a devolverme la prima sobrante.

RESPUESTA

Siendo las primas de carácter anual, en el supuesto de que se efectúe la baja del vehículo en la Jefatura de Tráfico antes de haberse agotado el año de seguro, cabe plantearse si asiste el derecho al extorno de la prima no consumida.

La normativa no prevé ninguna obligación de devolución, entendiéndose que cualquier circunstancia

que recaiga sobre el vehículo, y en concreto la baja en Tráfico que se plantea, supone en términos generales la pérdida de la prima sobrante, salvo naturalmente que el propio contrato establezca otra caso.

Por lo tanto, no hay obligación de reintegrar la parte de prima que ya no se va a consumir, si bien, por otras consideraciones de las aseguradoras (por ejemplo, de tipo comercial o mera cortesía a la clientela), sí es frecuente que ofrezca el depósito de la prima sobrante, que queda a disposición del cliente para poderlo aplicar a otro seguro, durante el plazo y para las pólizas del ramo que determine.

Lo anterior conviene que quede recogido por escrito.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

- ▶ Vigilancia diaria de sus posibles multas.
- ▶ Servicio de grúa y taxi en caso de inmovilización.
- ▶ Revisión de sus presupuestos del taller.
- ▶ Abogado presencial en delitos de seguridad vial.
- ▶ Hasta 1000€ al mes en caso de retirada de carné.
- ▶ Recurso de multas.

Porque la verdadera protección para el conductor no viene de serie.

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351



SUZUKI SWIFT GTI UN PEQUEÑO DEPORTIVO JAPONÉS CON 101 CV



Los Fiesta, a prueba

La renovada gama del Ford Fiesta pasaba por nuestras manos para comparar las diferentes variantes del utilitario fabricado en Almussafes. Cinco variantes de carrocerías y motores para dar respuesta a todas las necesidades de los usuarios.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Las novedades de la semana eran el nuevo Renault 5 Blue Jeans, un R 5 Five de 1108 cc y 47 caballos con un equipo medido, cuyo mayor lujo era una radio.

Otra novedad era el remozado Nissan Patrol, con motores de 6 cilindros, diésel de 115 CV y de gasolina de 136, que con aire acondicionado

y un equipo más cuidado se buscaban un sitio como turismos 4x4, cual Range Rover a la española.

De Japón venía lo noticia de un nuevo Nissan Skyline, es decir un coupé deportivo de 4 plazas y altas prestaciones, capaz de hasta 280 caballos, cuya filosofía era la de un BMW M.

Ferrari mostraba las primicias del sustituto de sus 308-328, que databan del año 1975. Era el nuevo Ferrari 348, cuyo nombre ya lo decía todo en presencia, magia y prestaciones.

El coche probado era un buen deportivo japonés en formato berlina, el Suzuki Swift (1.830.000 pesetas y 101 caballos). Destacaba en esta 'bala' su potente frenado, así como el excelente rendimiento de su motor capaz de brillantes prestaciones (el kilómetro desde parado en 31,4 segundos). No destacaban tanto su suspensión dura, su escasa instrumentación o su precio alto.

La prueba comparativa se refería a la gama del nuevo Ford Fiesta (de 1.123.669 pesetas en 3 puertas 1.1 Cl a 1.405.544 en 5 p y 1.4 CTX de cambio automático). Los Fiesta, en 3 y 5 puertas, se ofrecían en versiones 1.1 Cl de 55 CV, 1.4 de 75 CV, 1.4 CTX de 75 CV, 1.6 S de 90 CV y 1.8 CLD, éste desde 1.303.068 pesetas y capaz de 60 CV, buscando ofrecer un coche para todos, inspirado estéticamente en las formas del armónico Peugeot 205. En general destacaban todos los Fiesta por su buena habitabilidad, así como por su acabado y presentación o incluso por su consumo en el caso del D o gracias al confort de sus asientos. Por el contrario, su dirección era muy desmultiplicada, su comportamiento se calificaba de mejorable y su consumo y prestaciones no solían ser virtudes, salvo en el D.

Motor16 elaboraba su propio Top ten y escogía el automóvil más relevante de cada categoría de nuestro mercado, lo que era 'mojarse' bastante.

Los seleccionados eran los

Nº 295

17 JUNIO 1989

La portada



El Ferrari 348 presidía la portada de Motor16 de esta semana en la que la revista elegía los mejores coches de cada categoría. Además, la comparativa de los Ford Fiesta y la prueba del Suzuki Swift.

siguientes: en turismos económicos, el Citroën AX 14 TRS; en deportivos de bolsillo, el Volkswagen Golf GTI; en berlinas deportivas, el Opel Omega 3000; en la llamada clase preferente, el BMW 525 i; entre los familiares clásicos la oferta seleccionada era el Peugeot 405 SRI; el Ferrari 328 GTB, con el 348 en puertas, entre los coupés deportivos; el Renault 21 Nevada TD entre los break y el Renault 19 TXE en la categoría líder de ventas. El Mercedes 500 SL era el descapotable favorito y el Range Rover TD el todo terreno ideal.

Cabe recordar que las 24 horas de Le Mans fueron entonces para el Sauber Mercedes C 9 de Mass, Reuter y Dickens.

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

¡Haz que su comunión sea diferente!

El Zoo Aquarium de Madrid te propone un entorno único con atención personalizada y la compañía de tus animales preferidos. Serás el protagonista del día y darás un paseo en la barca con los delfines durante la exhibición.



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marce@grpr.com

Faunia: eventos@faunia.es



Celebra y pasa todo el día de tu comunión en Faunia en compañía de tus animales preferidos. Un entorno único y diferente para tu celebración.

¿POR QUÉ PONER AIRBUMP® EN LAS PUERTAS?



CITROËN *prefiere* **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,6/82 - 107

NUEVO CITROËN C4 CACTUS CON PROTECCIÓN AIRBUMP®

El nuevo Citroën C4 Cactus es el coche que responde a las preguntas de hoy, porque ha sabido combinar a la perfección un diseño innovador y una tecnología útil. Gracias a los Airbump®, compuestos por microcápsulas de aire encapsulado cubiertas por una suave membrana de piel, el nuevo Citroën C4 Cactus te protege de los pequeños golpes de la vida cotidiana. Su innovación a nivel mundial así como la estética única del Airbump®, refuerzan la personalidad atrevida del nuevo Citroën C4 Cactus y multiplican las opciones de personalización, con cuatro colores diferentes para combinar junto con la carrocería.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN