

NUEVOS MODELOS

AUDI 'A4'

La enseña de los aros lanza una nueva generación de su modelo estrella en ventas, como lo demuestran las 8,5 millones de unidades vendidas en 35 años.

Savia nueva para el líder de la marca



por Félix García Fernández
El A4 es un vehículo nuevo que guarda cierto parecido con el A5. Es más cómodo que su predecesor y el habitáculo está mejor insonorizado.

Audi ha acertado de pleno con la estética de su buque insignia de ventas. Manteniendo la misma altura que el modelo anterior, el vehículo se hace más ancho y más largo con lo que se consigue, por un lado, acentuar el perfil deportivo del A4 y, por otra, mejorar la confortabilidad de los ocupantes de las plazas traseras.

La estética es similar a la del A5. La calandra, junto con un faldón a modo de bigote y los faros led diurnos, consiguen darle más dinamismo a la delantera. La trasera es casi

idéntica a la de su hermano mayor. En definitiva, el A4 es más redondo.

Este modelo llegará a nuestro mercado en enero y lo hará con cinco motorizaciones. Dos gasolina -1.8 litros y 3.2 litros- y tres diésel -2.0, 2.7 y 3.0 litros-. Estas mecánicas van asociadas a un cambio manual o a uno automático de 8 velocidades y con unas potencias que van desde los 143 a los 265 caballos.

En primavera de 2008, Audi tiene previsto lanzar un motor gasolina 1.8 con 120 caballos, que sería el modelo de ataque de la gama.

Todos los motores son de inyección directa y ofrecen una buena respuesta y una buena relación entre prestaciones y consumos. El más sorprendente por su mejora es el 2.0

TDI. Este motor tradicional del grupo Volkswagen era muy ruidoso en los A4 anteriores. Ahora es más suave y menos estridente.

Equipamiento

Aparte de todos los elementos de seguridad, destaca la opción *Audi Drive Select*, que permite personalizar la dirección, el cambio y la suspensión a nuestra forma de conducción. De serie se incluye el freno de estacionamiento electromecánico y los faros led diurnos en forma de serpiente.

Los precios arrancan en 31.800 euros para el 1.8 gasolina y el 2.0 diésel, mientras que los topes de gama son el 3.0 diésel *quattro* automático con 46.400 euros y el 3.2 gasolina que cuesta 46.600 euros.



BANCO DE PRUEBAS

MOTORHISPANIA 'MH7'

Atractiva, funcional... y española

por Florián R.S.

Tras un intenso periodo de desarrollo, la 'MH7' de Motorhispania ya circula por nuestras calles, especialmente por las de Andalucía.

Poco más se puede pedir a una moto de 125cc. La puesta de largo de Motorhispania, la única firma de motos totalmente española junto a Rieju, en el segmento del octavo de litro es de sobresaliente.

La MH7 es el fruto de un largo e intenso proyecto del departamento de I+D de la marca andaluza que exporta una gran parte de su producción a países centroeuropeos y asiáticos.

Gran apariencia

Lo que más sorprende de la MH7 es su apariencia de moto grande. A ello ayuda su agresiva óptica delantera, su longitud (1.980 mm) y sobre todo, su horquilla invertida Paioli de 41 mm. Además, su cuadro de instrumentos es muy completo, con el velocímetro digital integrado en el cuentarrevoluciones. El motor deriva directamente del fiable (y casi indestructible) 125cc de Yamaha. Se trata de un cuatro tiempos con caburador (un Mikuni VM 20) que cumple con la norma Euro 3 sobre emisiones y que cuenta con

doble sistema de arranque: eléctrico y pedal.

Cómoda y alegre

A la hora de la verdad, la MH7 cumple con solvencia tanto en carretera como en ciudad. Con su chasis tipo *Delta Box*, con doble viga en acero, y la ya mencionada horquilla invertida, la moto se muestra segura en todo momento gracias también a los Continental que calza en sus ruedas. Su frenada es de lo mejor de la moto, pues sus discos, tanto el delantero de 300 mm como el trasero de 220 mm, funcionan de manera espectacular. Su peso contenido de 120 kg y su velocidad punta de 110 km/h la convierten en buena alternativa para la ciudad y para recorridos interurbanos. Disponible en naranja y negro tiene un precio (con una chaqueta de cordura a juego y de regalo) de 2.750 euros.



MAZDA 'BT-50'

Robusto y campero

por Félix García Fernández

Esta *pick-up* de Mazda sustituye al anterior B-2.500 y monta el mismo chasis que el Ford Rangler. La única versión disponible es la doble cabina con el acabado *Sportive*, cuyas terminaciones resultan austeras en su interior. El precio es de 26.300 euros y el consumo en ciclo combinado y mixto no llega a los diez litros.

Este tipo de vehículos es perfecto para alguien que necesite una caja trasera para llevar bultos y además una tracción 4x4 para moverse por cualquier terreno.

El BT-50 ha mejorado con respecto a su antecesor su comportamiento en carretera. No obstante, la insonorización del habitáculo no es suficiente. La posición del conductor es más cómoda y todos los mandos están al alcance. La sensación al conducir este Mazda es que nos encontramos ante un coche de grandes dimensiones. En un viaje largo por autovía la suspensión es demasiado rígida y no absorbe las irregularidades -lleva ballestas en el eje trasero-, además de sufrir pérdidas de adherencia cuando el asfalto está mojado. Sus prestaciones mejoran en terrenos abruptos. Supera sin demasiadas dificultades los obstáculos aprovechando su buen par y, si es necesario, se puede usar el bloqueo de diferencial; aunque sería más cómodo que la palanca de cambios estuviera más cerca del conductor y la de la tracción más alejada, dado que ésta última tiene un menor uso.

Otros puntos fuertes son la capacidad de su caja, que con 1,53 m. de largo, 1,45 m. de ancho y 45 cm. de alto puede almacenar hasta 1.225 kilos de carga y su robustez.

