

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

LEOPARDO 2
PROBAMOS EL TANQUE MÁS AVANZADO DEL MUNDO



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.675 del 24 de mayo al 7 de junio de 2016



DE MONOVOLUMEN A TODOCAMINO **REVOLUCIÓN CROSSOVER**

Nuevo Renault **Scénic**

Descubrimos
todos sus
secretos



**Nuevo
Peugeot
3008**
¡Sorpresa
total!

COMPARAMOS LOS 5 UTILITARIOS DE GASOLINA MÁS VENDIDOS
*Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio,
Seat Ibiza y Volkswagen Polo*



NUEVO SUV PEUGEOT 2008

DISEÑADO PARA DOMINAR LOS ELEMENTOS



CONDÚCELO POR **226€** AL MES CON
— PEUGEOT EASY RENTING —
ESTRENA, CONDUCE, ESTRENA.

Motores PureTech & Caja de cambios automática EAT6 /
 Grip Control® / PEUGEOT i-Cockpit®

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,6 hasta 4,9. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 95 hasta 114.

Llega el nuevo SUV Peugeot 2008 y para que puedas disfrutarlo de todas las maneras posibles y dominar los elementos, te presentamos Peugeot Easy Renting, el servicio para particulares más cómodo y sencillo para estrenar un Peugeot. **Sin entrada. Incluye mantenimiento**, asistencia en carretera 24h, gestión de multas e impuestos de circulación según contrato Peugeot Renting. Porque con Peugeot Easy Renting, las oportunidades para estrenar, conducir y volver a estrenar tu Peugeot se multiplican.

esto es un SUV.com

Cuota mensual con IVA para alquilar a 48 meses y 40.000 km para Peugeot 2008 Active 1,2L PureTech 110 S&S para clientes particulares. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A, condicionada a aceptación financiera. Consulte en su concesionario. Ofertas válidas hasta el 30/06/2016.

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Al detalle



PSA APUESTA POR VIGO

En el número anterior nos felicitábamos por la nueva inversión anunciada por Renault en Valladolid y esta vez debemos alegrarnos por el anuncio realizado por Carlos Tavares -presidente del Grupo PSA- de que la factoría de Vigo (que acaba de celebrar los 20 años del Citroën Berlingo) se va a adjudicar la producción de un nuevo modelo, para lo que el grupo francés invertirá 600 millones de euros. Un anuncio que garantiza carga de trabajo a Vigo al menos hasta 2025.



ADIÓS A UN AMIGO

A todos nos ha pillado por sorpresa el fallecimiento de Miguel de la Quadra-Salcedo. Un hombre inclasificable: deportista, periodista, aventurero, emprendedor... Pero sobre todo un ser con una personalidad desbordante. En esta revista, en la que hemos vivido cientos de aventuras a su lado en las ediciones del famoso Camel Trophy, nos hemos quedado consternados y un poco más solos. Nuestras condolencias para la familia de un amigo. Descanse en paz.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247.983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
 acarchenilla@motor16.com

Seseña

Una vez más, ahora con el caso del incendio en el vertedero de neumáticos de Seseña se vuelve a poner de manifiesto la 'trincadera' especulativa que ha assolado España.

¡Qué mangantes! Eso es exactamente lo que pensaba y a veces comentaba con mis acompañantes, cada vez que utilizaba la R-4 y pasaba junto al mayor vertedero ilegal de neumáticos de Europa, asentado en Seseña. Situado a caballo entre las comunidades de Castilla-La Mancha y Madrid, acumulaba más de 80.000 toneladas de cubiertas en una superficie de 117.000 m² y se ha convertido, como era de esperar, en una monumental pira de caucho, propia de un país tercermundista. Una salvajada medioambiental que, según la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA), supone la combustión del material con el que están fabricados los neumáticos, que emite en torno a 34 sustancias perjudiciales para las diferentes formas de vida.

Por eso, lo más dramático de este incendio (posiblemente intencionado), es percatarse una vez más de que la trincadera especulativa del suelo, unida a la inoperancia de las administraciones y un sistema judicial parsimonioso y lento, pone en juego la salud de 6.500 vecinos de la urbanización el Quiñón, situada a 400 metros del crematorio de neumáticos. En este punto merece la pena recordar que este gigantesco vertedero comenzó a acumular neumáticos a finales de los años 90 y fue declarado ilegal en 2003, mucho antes de que el promotor urba-

nístico 'Paco el Pocero', consiguiera las licencias urbanísticas.

En la actualidad, los neumáticos no pueden ir a parar a este tipo de vertederos. Lo prohíbe un Real Decreto de 2005, según el cual hay que reutilizar o reciclar los neumáticos. O lo que es lo mismo, los fabricantes están obligados por Ley a ser los responsables del destino final de sus productos y correr con los gastos correspondientes. Así, por medio de sistemas de recogida (Signus o TNU), se recuperan y reutilizan (cambio de banda de rodadura) o se transforman en polvo que se utiliza para crear compuestos asfálticos, césped artificial, pistas de atletismo, placas de seguridad o zapatillas, entre otras muchas cosas. También los consumidores pagamos un recargo para este proceso de reciclaje. Por ejemplo, una rueda de automóvil paga 1,33 euros y una de camión 11,15 euros. En definitiva, que hay un antes y un después del decreto de 2005. Lo lamentable es que en lo referente a lo anterior, toca padecer la

Desde 2005 los neumáticos no pueden ir a parar a este tipo de vertederos, pues deben ser reciclados. Y a los consumidores nos cobran una tasa al comprar un neumático nuevo. Lo lamentable es que en lo referente a lo anterior, toca padecer la pasividad administrativa

pasividad administrativa y la utilización electoralista de los diferentes partidos. Un desatino si tenemos en cuenta la multitud de Seseñas que siguen existiendo a lo largo y ancho de la geografía española. El problema añadido es que el incumplimiento de la Ley en este tipo de delitos, solo está considerado como una infracción administrativa.



SAL DE LA RUTINA.



CITROËN C4 CACTUS. EL CROSSOVER CON MÁS COLOR.

Corre que no llegas. Corre que ya están todos. Entra, habla, sal. ¿Otra reunión? Sala 2.2. Está ocupada. Sala 2.3, también. Nos reunimos en mi despacho. Nos reunimos después de comer. Tenemos que ir a una reunión. Sube. Baja. Saca la presentación. Guarda la presentación. Nos reunimos mañana. Ok mañana, pero hoy me voy. Me voy lejos. A la primera montaña que se cruce en mi camino y me reúno con el pájaro carpintero y la cabra montesa. Seguro que tienen mucho que decirme.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

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



SUMARIO

Nº 1.675 · 24 mayo al 7 junio de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA CITROËN C4 PICASSO

La firma francesa renueva el Picasso, el líder de ventas entre los monovolumen.

10.- VOLVO 40.1Y 40.2 CONCEPT

Volvo muestra la tendencia de sus próximos modelos compactos.

11.- NISSAN KICKS

Un nuevo SUV para mercados emergentes.

12.- TOP SECRET

Los últimos modelos cazados por nuestros espías.

14.- EN PORTADA COMPARATIVA UTILITARIOS

Los 5 utilitarios de gasolina más vendidos –Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza y Volkswagen Polo– se enfrentan.

30.- CUATRO RUEDAS PEUGEOT 3008

La nueva generación del Peugeot 3008 es una revolución. Ofrece un interior asombroso.

34.- RENAULT SCÉNIC

Primer contacto con el nuevo Renault Scénic, más musculoso y con una gran versatilidad.

38.- ALFA ROMEO GIULIA

Conducimos el nuevo Alfa Giulia, un modelo que transmite placer de conducción y muchas sensaciones.

40.- AUDI A3

Audi renueva el A3, de forma discreta en lo estético, pero con mucha tecnología y equipamiento.

42.- GAMA JAGUAR AWD

Jaguar incorpora la tracción total a los XE y XF, lo que aporta seguridad y diversión extra.

43.- MAZDA3 1.5 SKYACTIV D

El Mazda3 estrena el motor 1.5 Skyactiv-D, una mecánica suave y ahorradora.

44.- SKODA FABIA MONTECARLO

El Fabia Monte Carlo es un

Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	38
AUDI	40
CITROËN	8, 54
JAGUAR	42
MAZDA	43
NISSAN	11
OPEL	14
PEUGEOT	14, 30
RENAULT	14, 34
SEAT	14
SKODA	44
VOLKSWAGEN	14
VOLVO	10



homenaje a la exitosa tradición deportiva de la marca.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE LEOPARDO 2

Nos hemos puesto a los mandos del Leopard 2, el carro de combate más avanzado del mundo. Una experiencia

sorprendente que solo otro civil, Carlos Sainz, ha podido vivir.

54.- CONSERVATORIO CITROËN

El Conservatorio de Citroën, donde la marca guarda su historia.

56.- A LA ÚLTIMA

58.- DE CARRERAS CARRERAS EN BOXES

Casi tan importante como el rendimiento en la pista, ¿cómo se

ganan carreras en los boxes?

62.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

80.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

820.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Dani Sordo, cuarto en Portugal con el Hyundai i20

El cántabro Dani Sordo volvió a ser el mejor de los pilotos de Hyundai, y se alzó con un cuarto puesto en el Rally de Portugal al volante de su i20 'volador', a 1 minuto y 37 segundos del vencedor en la prueba, que fue el británico Kris Meeke –foto pequeña–, con el DS 3 WRC. La segunda plaza fue para el noruego Andreas Mikkelsen, con el VW Polo WRC, que en el último momento rebasó a su compañero Sebastien Ogier, relegándole al tercer escalón del podio. Pero el francés sigue siendo líder de un Mundial en el que Sordo ocupa la quinta posición.



NUEVO TOYOTA HILUX

La octava generación del Toyota Hilux llega a los concesionarios el próximo mes de junio con una gama de tres carrocerías, mayor movilidad 'off road', más capacidad de remolque y un nuevo motor diésel 2.4 D-4D con 150 caballos y gran eficiencia. El Hilux contará con dos modos de conducción –Eco y Power– y un equipamiento completísimo, impropio de modelos utilizados habitualmente para trabajar, como acceso y arranque sin llave, pantalla táctil de 7 pulgadas, faros LED, asientos de cuero con calefacción o climatizador automático.



NUEVO MOTOR BMW... ¡CON 4 TURBOS!

La Serie 7 de BMW recibe un nuevo motor de tecnología TwinPower Turbo que sitúa a la berlina de lujo alemana a la vanguardia de la tecnología. Se trata de un 6 cilindros en línea turbodiésel con cuatro turbos y una potencia de 400 caballos. Esta imponente mecánica se montará en los 750d xDrive y en el 750 Ld xDrive, ambos con tracción total inteligente de serie. El Serie 7 con este motor acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos, y su consumo medio homologado es de sólo 5,7 l/100 km.



Nuevos Citroën C4 Picasso y Grand C4 Picasso

Más equipados y mucho más dinámicos

Está a punto de llegar una nueva evolución de los C4 Picasso y Grand C4 Picasso de Citroën. Los actualizados modelos monovolumen estrenan un nuevo frontal, común a las dos carrocerías, rediseñadas luces traseras con 'efecto 3D' de serie, un techo bitono y mayores posibilidades de personalización, pues se podrá elegir entre cuatro ambientes interiores muy diferentes. Además, los nuevos C4 Picasso y Grand C4 Picasso adoptan nuevas tecnologías intuitivas y útiles para el uso diario, como el portón eléctrico 'manos libres' y una nueva oferta de conectividad gracias al Citroën Connect Nav, asociado a una nueva tableta táctil de 7 pulgadas que complementa y optimiza la pantalla de

12 pulgadas HD de la instrumentación. A nivel mecánico, el monovolumen francés se aprovechará de una nueva motorización: el PureTech 130 de gasolina con sistema Start/Stop y transmisión automática EAT6. Otros cambios menores afectan a las nuevas llantas de aleación de 17 pulgadas, a un techo bitono disponible para la versión de 5 plazas, un color Gris Silver para las barras de techo

en la variante de siete plazas y tres nuevos colores de carrocería. Tampoco se descuida la seguridad, ya que ofrece Reconocimiento del Límite de Velocidad, Regulador de Velocidad Activo con función Stop, Aviso de Cambio Involuntario de Carril Activo, el Active Safety Brake, el Indicador de Atención del Conductor y de Descanso Recomendado, o el Sistema de Vigilancia del Ángulo Muerto Activo.

► Los C4 Picasso ofrecen una sorprendente comodidad. Y pueden contar con numerosas opciones para hacer más fácil la vida a bordo.



▲ Los nuevos C4 Picasso y Grand C4 Picasso incorporan un gran avance en conectividad gracias al Citroën Connect Nav, asociado a una nueva pantalla táctil de 7 pulgadas.



▲▼ Los actualizados modelos monovolumen de Citroën estrenan un nuevo frontal común a las dos carrocerías y nuevas luces traseras con 'efecto 3D' de serie. Además, se pueden elegir con tres nuevos colores de carrocería.



PARA PENSAR

6.506

solicitudes para su nuevo GT recibió Ford en un mes. Y sólo se fabricarán 500 coches.

Pero eso no es todo, ya que más de 10.800 personas mostraron interés en adquirir esta joya de la marca estadounidense. Las primeras unidades se entregarán en diciembre de este mismo año.

EL PUNTAZO

Donkervoort es un fabricante holandés de deportivos que acaba de presentar esta versión RS de su D8 GTO. Harán 40 unidades, y costará unos 175.000 euros.



Volkswagen Golf GTI Heartbeat
Con **400 caballos** y 1.360 vatios de sonido

Los estudiantes de Formación Profesional de las plantas de Wolfsburg y Zwickau han vuelto a dar la campanada en el encuentro GTI del Lago Wörthersee, que este año se basaba en la celebración del 40 cumpleaños del Golf GTI. Para ello han presentado este Golf GTI Heartbeat, con un motor 2.0 TSI y una potencia de 400 caballos. Además, este prototipo tan especial cuenta con un equipo de sonido con 1.360 vatios de potencia.



► La nueva serie 40 ahora avanzada comprende dos carrocerías: el Volvo Concept 40.2, que es un sedán de aspecto crossover, y el Volvo Concept 40.1, que es un todocamino compacto. Habrá versiones eléctricas puras.



NUEVA SERIE 40 DE VOLVO

Llegarán en 2017 con versiones PHEV y eléctricas

Volvo Cars acaba de presentar dos prototipos que muestran la nueva dirección emprendida por la marca sueca y la estrategia mundial en el segmento compacto. Se trata de dos prototipos de la serie 40 que serán los primeros que se construyan sobre la nueva plataforma modular compacta (CMA) de Volvo. La nueva gama de compactos suecos comprenderá una versión puramente eléctrica, así como unidades con motor híbrido enchufable Twin Engine. El futuro T5 Twin Engine, basado en el nuevo motor de gasolina de 3 cilindros de Volvo y en una nueva transmisión de doble embrague y 7 velocidades acoplada a un motor eléctrico, permite a la compañía sueca ajustar su actual solución Twin Engine de tracción integral a favor de un sistema de tracción delantera más barato para sus vehículos compactos. Además, los nuevos modelos

ofrecerán el paquete de seguridad de serie más avanzado del mundo. El primer vehículo de la nueva serie 40 se producirá en 2017.



▲ Las versiones híbridas enchufables T5 Twin Drive recurrirán al nuevo motor de gasolina de 3 cilindros y a una nueva transmisión de doble embrague con 7 marchas, acoplada a un motor eléctrico. Esta versión tendrá tracción delantera.

LLEGA EL OPEL ASTRA 1.6 BITURBO CDTI

Lanzado en 2015, el Opel Astra se ha situado por derecho propio en una posición privilegiada de su segmento gracias a su tecnología, a su nueva plataforma más ligera y a la llegada de nuevos motores mucho más modernos y eficientes. Ahora el compacto de Opel recibe un nuevo propulsor 1.6 Biturbo CDTI con 160 caballos y un elevado par de 35,7 mkg a solo 1.500 rpm. Dotado de esta imponente mecánica, el Astra de cinco puertas acelera de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos, recupera de 80 a 120 km/h en sólo 7,5 segundos usando la quinta marcha y alcanza una velocidad máxima de 220 km/h. En cuanto a consumo, el recién llegado gasta de media entre 4,0 y 4,1 l/100 km. En España, este nuevo modelo tiene un precio a partir de 23.900 euros.

► El nuevo Astra diésel con motor biturbo rinde 160 CV. Su gasto, desde 4,0 l/100 km.



► BMW llevó al RETTMobil un Serie 2 Active Tourer acondicionado como coche para médicos de urgencia. Opel tomó como base modelos como el Mokka o el Astra Sports Tourer.



EL RETTMOBIL Y SUS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

RETTMobil es la feria de referencia para los profesionales relacionados con el ámbito de los servicios de emergencia, desde los bom-

beros hasta aquellos que trabajan con ambulancias. Se trata del evento líder en el sector, y cuenta con la participación de más de 400 expositores procedentes de 20 países. Y allí han tenido amplia presencia marcas como Opel y

BMW. La primera ha presentado en esta ocasión sus nuevos Astra y Mokka, además de otros modelos de su gama convertidos en vehículos de asistencia para los servicios de extinción. En el caso de BMW, llevó al salón alemán de

emergencias tres i3 preparados: en rojo para los bomberos, en azul para la policía y en naranja para las urgencias médicas. La casa alemana también presentó el X1 y el X3 en versión xDrive 20d de 190 CV para los bomberos.



Nissan Kicks Desde Brasil, para 80 mercados mundiales

Con 4,3 metros de longitud, el Kicks se sitúa por tamaño entre el Juke y el Qashqai, y aunque se presenta como un modelo de vocación global, el mercado donde este nuevo modelo verá la luz por vez primera será el brasileño. Para cubrir la demanda inicial, el Kicks se fabricará desde el principio en la planta de Nissan en Aguascalientes, Méjico, pero muy pronto el Kicks también saldrá de la nueva planta de Nissan en Río

de Janeiro, donde la marca japonesa ha invertido 192 millones de dólares, equivalentes a 171 millones de euros. El coche comenzará a venderse en Brasil el próximo mes de agosto, y después en los mercados de Latinoamérica con volante a la izquierda. Pero con el tiempo, este aerodinámico todocamino de gran potencial se venderá en más de 80 mercados mundiales, entre los que podría figurar España.

► El interior presenta un diseño acorde con los gustos de una clientela mundial. Y la capacidad del maletero será referencia en su clase.

▲ En el diseño del Kicks se ha cuidado mucho la aerodinámica, pero sin sacrificar la altura en las plazas traseras.





Mercedes Clase E Coupé Por fuera, y también por dentro

Hemos cazado a la nueva Clase E Coupé de Mercedes con su esculpural silueta en plena fase de desarrollo por Alemania. Como es evidente, los principales cambios se ubican en la zaga, aunque también tenemos ocasión de observar por primera vez su interior. En la imagen se puede apreciar que apuesta por un diseño más deportivo en las salidas de aire, por ejemplo. Heredará los motores de la berlina, y podría debutar alguna variante AMG.



◀◀ El interior apuesta por unas líneas más deportivas. Cambian las salidas de aire y desaparece el reloj analógico de la berlina.

FOTOS ESPIA



Porsche 911 GTS Targa

Ya no se juega 'al escondite'

La actividad en Porsche está siendo frenética en los últimos meses, con numerosos nuevos modelos a la vista. Uno de ellos será este 911 GTS Targa, al que hemos cazado rodando con total naturalidad y sin apenas camuflaje por carreteras alemanas, una puesta a punto que completa cerca del circuito de Nürburgring. Se pueden apreciar detalles estéticos similares al GT3, como el paragolpes o las ruedas con una sola tuerca. El GTS estará disponible en versión Coupé, Cabrio y Targa, con propulsión trasera o tracción total, e incorporará un nuevo motor bóxer de seis cilindros y 3.0 litros biturbo, cuya potencia se incrementará con respecto al modelo actual.

◀◀ El 911 GTS Targa, como el resto de la gama, se encuentra ya muy avanzado y podría estar listo antes de que concluya el año.



FOTOS ESPIA



FOTOS ESPIA



▲▲ Este poderoso biplaza se pone a punto en Nürburgring. A su renovada imagen podría añadir un propulsor de cuatro cilindros.

Jaguar F-Type Saca músculo en Nürburgring, y renueva imagen y motores

Casi todo el mundo coincide en señalar que el F-Type es uno de los deportivos más atractivos del momento. Ahora Jaguar está preparando una actualización minuciosa de este biplaza, y pese a su camuflaje se puede observar que afectará a los paragolpes y a los grupos ópticos. También se esperan mejoras en los motores, con mayores prestaciones y menores consumos. La sorpresa podría llegar en forma de una nueva mecánica 2.0 de cuatro cilindros con turbo que podría rondar los 300 CV. El nuevo modelo estará listo en 2017.



FOTOS ESPIA



▲ Los cambios estéticos parecen ser muy livianos.

Range Rover Sport

Recta final de su **puesta a punto**

Se trata de uno de los modelos más lujosos y versátiles que podemos encontrar en el mercado, porque sirve para todo. Confortable y ágil, también goza de unas sobrealientes cualidades 'off road'. Hasta el momento teníamos constancia de la variante SVR, la más potente y dinámica de la gama, y ahora hemos sorprendido al modelo 'normal', menos agresivo en su frontal pero con una ligera evolución estética del conjunto. También en el interior se renueva la pantalla táctil, y se añadirán nuevas funciones. Llegará en 2017.

Se acabó el "te dejo aquí que si no doy mucha vuelta".



Deja de ser copiloto. Ahora tienes un Polo desde 9.500 €*.

Ya puedes olvidarte de viejas costumbres como tener que aguantarle la botellita de agua al piloto, elegir solo una de cada diez canciones o adaptarte a los planes del que conduce. Ahora puedes dejar de ser el segundo de a bordo y sentarte en el lugar que siempre has deseado.



Síguenos en:



#DejaDeSerCopiloto



Volkswagen

Volkswagen Polo Edition 1.0 BMT 60 CV/ 44 kW 3 puertas: consumo medio (l/100 km) de 4,7; emisión de CO₂ (g/km) de 106.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 9.500 € para un Volkswagen Polo Edition 1.0 BMT 60 CV/ 44 kW 3 puertas (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario, Plan PIVE y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales, un capital mínimo de 8.200 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta el 30.06.2016 o finalización del Plan PIVE. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.



jgarnacho@motor16.com

LA CLAVE

La moda 'crossover' acecha a los utilitarios, un segmento en plena forma y con integrantes de nivel, donde aterrizan estos solventes motores de gasolina, que demuestran brillar en prestaciones y consumos. El Ibiza presume de equilibrio general, y tiene un motor brillante, pero cualquiera de ellos es una alternativa de éxito. Cada uno posee sus virtudes y sus defectos, pero cualquiera será una excelente opción. De hecho, mi favorito no gana esta comparativa.



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

Se ha convertido en una 'leyenda urbana' que los utilitarios son el segundo coche de la casa, a ese que se recurre cuando no queda más remedio o para los quehaceres diarios. Los integrantes del segmento B han ganado prestancia, imagen, tecnología, espacio... Y aunque los pequeños crossover se han conver-

No hay quinto malo

Es una frase muy recurrente en el ambiente taurino y que extrapolamos a nuestra comparativa de utilitarios, segmento donde irrumpen con fuerza pequeños propulsores cada vez más potentes y eficientes. Elijas el que elijas, acertarás, aunque siempre hay alguno que se distancia del resto, y te vamos a ayudar a que des con el utilitario de gasolina ideal.

OPEL CORSA 1.0 TURBO EXCELLENCE
PRECIO **19.510€**

Emissiones oficiales: **117 g/km**

NOS GUSTA
+ Agrado mecánico. Seguridad. Acabado. Equipamiento de serie. Descuento de 5.000 €.

DEBE MEJORAR
- Sin opción a cambio automático. Único acabado. Consumo algo elevado. Tercer reposacabezas opcional.

PEUGEOT 208 1.2 PURETECH GT-LINE
PRECIO **17.250€**

Emissiones oficiales: **103 g/km**

NOS GUSTA
+ Relación tamaño exterior-espacio interior. Motor sensacional. Consumo bajo. Comportamiento.

DEBE MEJORAR
- Sólo 5 marchas y tacto de cambio mejorable. Neumático excesivo en los GT Line. Tapón con llave.

RENAULT CLIO GT 1.2 TCE EDC6
PRECIO **19.400€**

Emissiones oficiales: **120 g/km**

NOS GUSTA
+ Feeling deportivo. Cambio agradable y con levas. Botón R.S. Drive. Maletero amplio. Imagen 'sport'.

DEBE MEJORAR
- Única opción motor/acabado/cambio. Consumo. Tambores traseros. Ausencias en sistemas de seguridad.

SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI STYLE CONNECT
PRECIO **17.530€**

Emissiones oficiales: **99 g/km**

NOS GUSTA
+ Equilibrio general. Amplitud. Motor solvente y ahorrador. Opción DSG7. Consumo real. Descuento 4.000 €.

DEBE MEJORAR
- Imagen algo gastada. Detalles de acabado. 3 cilindros perceptibles. Lagunas en seguridad pasiva.

VOLKSWAGEN POLO 1.2 TSI SPORT
PRECIO **18.815€**

Emissiones oficiales: **110 g/km**

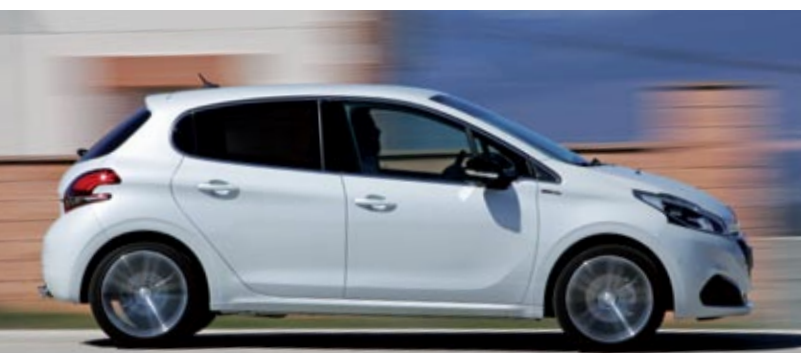
NOS GUSTA
+ Calidad. Mecánica muy agradable. Opción DSG7. Espacio interior. Tecnología: faros LED, ACC, DCC...

DEBE MEJORAR
- El precio final más alto. Airbag de cortina opcional. Consumo. Sólo disponible con acabado Sport.

START-STOP ES UN ELEMENTO COMÚN EN TODOS ELLOS. AUNQUE OPTEMOS POR LOS AUTOMÁTICOS, TAMBIÉN LO OFRECEN DE SERIE



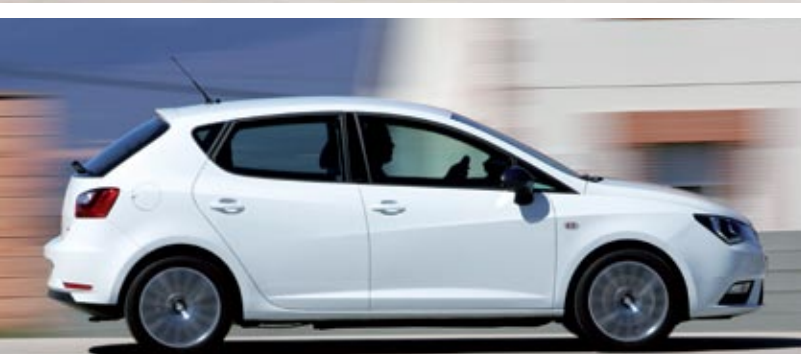
◀ El Corsa es el único que mejora el dato homologado en acelerar de 0 a 100 km/h, pues pasa de 10,3 a 10 segundos. Pero gasta más de la cuenta: 6,0 l/100 km.



◀ El 1.2 PureTech es el más enérgico de sensaciones, y sus prestaciones están en la media, aunque es el único con 5 marchas. Ha gastado 5,6 l/100 km.



◀ No saca partido a sus 120 CV y es el más lento acelerando. Sólo ofrece cambio EDC de 6 velocidades. Tiene Start-Stop y gasta 6,7 l/100 km.



◀ El que más rápido acelera de 0 a 100 km/h: 9,9 segundos. Y el que menos gasta de todos: 5,5 l/100 km. El Ibiza tiene una mecánica redonda.



◀ Este Polo tenía cambio DSG, que cuesta 1.630 euros. Es el que más rápido recupera de 80 a 120 km/h: 7,5 segundos. Ha gastado 5,8 l/100 km reales.

tido en sus peores enemigos, los utilitarios presumen de tener un gran tozo del pastel en cuanto a ventas. Si sumamos las matriculaciones de este quinto, entre los meses de enero y abril de 2016 se han contabilizado 44.805 unidades; de las cuales, 11.508 corresponden al Seat Ibiza, líder del segmento. En el lado opuesto encontramos al Clio, con unas respetables 7.336 unidades.

La relación gasolina-diésel sigue decantándose del lado de estos últimos, pero paso a paso, y gracias a la llegada de nuevos motores que llevan la filosofía 'downsizing' a la máxima expresión, el cerco a los TDI, dCi, BlueHDi o CDTi se estrecha a pasos de gigante. Todos los aquí presentes apuestan por estos brillantes motores sobrealimentados, que ponen contra las cuerdas a cualquier diésel, incluso en apartados como el consumo. Por ejemplo, entre un Ibiza 1.0 Eco TSI 110 y un Ibiza 1.4 TDI 105 hay 0,7 l/100 km de diferencia en favor del diésel —según lo homologado—, lo que hace que los 1.720 euros que los distancian no puedan ser amortizados jamás por la mayoría de los conductores.

Comenzaremos con este 1.0 Eco TSI, un nuevo corazón de tres cilindros desarrollado por el grupo Volkswagen que cuenta con inyección directa y turbocompresor. Se ofrece con 95 y 110 CV, y entre ellos sólo hay 450 euros de diferencia, por lo que la elección está clara, ¿no? Este eficiente motor reemplaza al 1.2 TSI con cuatro cilindros que aún utiliza 'nuestro' Polo, aunque por poco tiempo. Y es una configuración mecánica, la de los cuatro cilindros, calcada a la del Clio GT, mientras que 208 y Corsa sí se han pasado ya a la 'moda' tricilíndrica.

¿Qué podemos decir a estas alturas del 1.2 TSI? Es un propulsor suave, solvente y prestacional, capaz de impulsar a un Polo como éste o a un Audi A3 con resultados sorprendentes. Lo mismo ocurre con el reputado 1.2 PureTech del 208, un corazón que encontramos incluso en un DS4, por poner un ejemplo. Son dos consagrados propulsores, pero los otros motores de tres cilindros pueden resultarnos desconocidos, comenzando por el 1.0 Eco TSI de Seat y seguido por el 1.0 Turbo de Opel, con el que deberás entrenar el oído para detectar si tiene tres o cuatro cilindros, ya que su agrado nos ha sorprendido.

El toque deportivo corre por cuenta del Clio GT; y hablamos en singular, pues la firma del rombo nos limita a este acabado, este motor y este cambio EDC



▶▶ Su acabado es muy bueno y también su ergonomía. Esta pantalla de 7" es opcional, así como el climatizador. La instrumentación es muy completa y no falta detalle alguno.



▶▶ El i-Cockpit marca el puesto de conducción, pero su pequeño volante puede tapar algo de información. Es el único con climatizador bizona. Su guantera es amplia y tiene luz.



▶▶ Algunos plásticos interiores son mejorables y es el único sin termómetro de temperatura. Las levas del cambio EDC son perfectas y puede equipar un sistema de telemetría por 192 euros.



▶▶ Esta pantalla central de 6,5" es opcional. De serie es de 5". Sencillo pero muy ordenado, así es el interior del Ibiza. Todos equipan volante multifunción, regulable en altura y profundidad.



▶▶ El premio al acabado se lo lleva el Polo. Ajustes y materiales de primera, pero eso se paga. Los Sport están muy bien equipados, pues climatizador y esta pantalla de 6,5" son de serie.





44.805 UNIDADES SE HAN MATRICULADO ENTRE ENERO Y ABRIL DE NUESTROS PROTAGONISTAS. EL LÍDER ES EL SEAT IBIZA, CON 11.508



de doble embrague y 6 velocidades heredado del Clio R.S., sólo que con 80 CV de diferencia. Si nos parecen demasiados esos 120 CV, existe una alternativa tricilíndrica y más personalizable que este GT, pero el 0.9 TCe se queda en 90 CV de potencia.

Cualquiera de nuestros protagonistas te va a sorprender con sus prestaciones. Para un uso urbano cumplen sobramente, y todos equipan Start-Stop. Si abusamos de este tipo de conducción, el Clio ya viene de serie con cambio automático para incrementar el confort, opción disponible para los Peugeot 208 –1.200 euros–, Seat Ibiza –1.100 euros– y VW Polo –1.630 euros–. Precisamente este Polo equipaba el cambio DSG7 –también combinado con Start-Stop–, todo un referente, pero que en este caso no le ha ayudado a sacar pecho frente a sus competidores en lo que a prestaciones se refiere. En el caso del Corsa, se ofrece un cambio automático, pero con el veterano motor 1.4 de 90 CV.

Bastantes de los que tengan en mente uno de nuestros protagonistas no lo utilizarán sólo para desplazamientos urbanos. En carretera cumplirán con tus expectativas, pues el que ‘menos’ corre es el 208 y alcanza 190 km/h, prácticamente la velocidad de la que presumía todo un deportivo como era el Peugeot 205 GTi. Los ritmos legales se mantienen sin complicaciones incluso con el



◀ Todos ofrecen unos asientos delanteros confortables. Por comodidad elegimos los del Corsa y por deportividad los del Clio. Delante no hay problemas de espacio, y como opción Corsa, Ibiza y Polo ofrecen asientos calefactados. La combinación cuero/tela sólo la ofrece de serie el 208, y en el resto es opcional, menos en el Clio.



▶ En cualquiera, detrás tres niños caben sin problema, pero si son adultos mejor que viajen dos, pues la anchura oscila entre los 125 centímetros del Clio y los 131 del 208. Polo y 208 equipan tres reposacabezas traseros de serie. El central es opcional por 60 euros en el Corsa y 80 en el Ibiza; y en el Clio obliga al Pack Confort R.S.: 337 euros.



aforo completo; y, encima, con unos ajustados consumos.

Pero pongamos un ejemplo práctico. Si repostamos 50 euros de combustible –unos 43 litros de gasolina– y circulamos a 120 km/h, con Ibiza y 208 pode-

mos recorrer 741 kilómetros, 704 con el Polo, 672 con el Corsa y 623 con el Clio.

Con este ejemplo se demuestra que las cinco marchas del Peugeot 208 no son un problema –con seis en el resto–,

porque sus desarrollos están bien escalonados, mientras que un poco de cilindrada extra frente a Ibiza y Corsa le da más ‘vidilla’ en lo que se refiere a las sensaciones al volante.

En carreteras de doble sentido el me-

jor aliado es el Polo, pues este cambio DSG7 es capaz de reducir de séptima a tercera de forma instantánea con sólo pisar a fondo el acelerador. Si tuviera un cambio manual estaría emparejado con el Ibiza, que corre de verdad. Y aun-

que por debajo de 2.000 rpm el 1.0 Eco TSI se hace el remolón, por encima tiene una energía inusual en un tricilíndrico, con 2,6 mkg de par máximo más que el 1.2 TSI.

Nos ha sorprendido el 1.0 Turbo de Opel, suave y agradable, y que empuja desde poco más de 1.000 rpm. El 1.2 PureTech es todo un referente a la hora de hablar de prestaciones, mientras que el 1.2 TCe es más refinado gracias a sus cuatro cilindros, aunque en este aspecto las mecánicas de tres cilindros han evolucionado a pasos agigantados.

Si analizamos los consumos reales, el Clio GT es el peor parado, pues su media se va hasta 6,7 l/100 km, 1,2 litros por encima del más ahorrador, el Ibiza.

Pero quienes deseen un vehículo con el que divertirse, aunque gaste algo más, el Clio será su opción porque tiene R.S. Mode, suspensiones deportivas y un cambio con levas fijas tras el volante. Contrasta su carácter deportivo con que sea el único equipado con tambores de freno traseros, pero éstos no lastran sus frenadas frente a la competencia.

Los acabados de los Polo y 208 conllevan suspensiones más firmes y unos generosos neumáticos, que les confieren unas dinámicas de tendencia deportiva. Y si el Ibiza tuviera acabado FR seguiría sus estelas, pero este Style es más sosegado, y combina confort y dinamismo a partes iguales. En el Corsa, por su par-

4 ESTRELLAS EURONCAP TIENE EL CORSA. EL RESTO, CINCO



◀ Las luces diurnas LED y los faros Bixenón son de serie. El Opel Eye cuesta 600 euros y presume de equipo de seguridad activa.



◀ Por 950 euros menos tenemos los Allure, pero los GT-Line son más atractivos visualmente. Equipan de serie frenada de emergencia en ciudad.



◀ El Clio llama la atención. Los tiradores traseros ocultos son originales. Tiene algunas lagunas en seguridad activa, pero consigue 5 estrellas EuroNCAP.



◀ En el Ibiza los faros Bixenón cuestan 650 euros. Este equipaba Pack Connect Blue, que cuesta 750 euros y tiene detalles en azul y mucho equipamiento.



◀ Los faros LED cuestan 945 euros y el paquete R-Line 1.195. Este color Gris Urano es el único con coste cero. Polo y Clio son los únicos con cuatro cilindros.

te, parece haberse priorizado la vertiente del confort.

Todos los avances aplicados al mundo del automóvil en los últimos tiempos tienen su razón de ser. Personalmente veo con buenos ojos la inmensa mayoría de ellos, pero sigo sin entender el motivo de que haya crecido tanto el tamaño de los vehículos. El primer Clio medía 371 centímetros de largo y 26 años después ya vamos por 408 metros, sólo 8 menos que un Renault 19. Pero entre sus rivales sucede lo mismo. Soy de los que piensan que un utilitario no debería sobrepasar la barrera de los cuatro metros, una premisa que sólo respetan dos integrantes del quinteto; y, la verdad, es que metro en mano no son los más pequeños por dentro. Bien es cierto que en todos ellos el espacio interior está bien aprovechado, destacando los 300 litros de maletero del Clio, con una rueda de repuesto en el exterior. El resto le sigue a un paso, y brillan 208 y Polo, que además tienen rueda de repuesto de verdad, elemento que en Ibiza –siempre que no optemos por el Seat Sound– y Corsa hay que pagar aparte, pues de serie equipan el ‘famoso’ kit reparapinchazos.

Todos tienen respaldos abatibles en dos partes asimétricas para ampliar su espacio de carga, pero ninguno añade asiento del acompañante delantero abatible. Los más funcionales son Corsa y Polo, que equipan incluso un piso que se puede colocar a diferente altura; y el respaldo del Corsa se puede inclinar en dos posiciones, y además ofrece la opción, por 650 euros, del FlexFix para transportar hasta tres bicicletas.

Somos realistas, hablamos de utilitarios. Cinco adultos no se acomodarán con un mínimo confort en ninguno de ellos, pero tres niños caben sin problemas en la parte trasera. Para ello habrá que pasar por caja en Opel, Renault y Seat, que nos cobran por añadir un tercer reposacabezas posterior. Metro en mano hay ligeras diferencias. Delante todos presentan un espacio similar, además de una buena ergonomía y puestos de conducción lógicos –el más atípico es el 208, con su original i-Cockpit y su pequeño volante– donde son protagonistas las ya habituales pantallas táctiles, elemento que sólo en Opel es opcional. El Polo está muy bien acabado, seguido del Corsa. Y ambos son los únicos con algo que muchos pueden tildar de ‘chorrada’, pero que particularmente me gusta: un segundo plafón para iluminar los asientos posteriores.

Es momento de investigar estas plazas traseras, equipadas con sistemas de

CR-V 1.6 i-DTEC
ELEGANCE | **170€**
AL MES

Entrada 8.433€ | 36 cuotas 170€ | Cuota final 14.537€ | TAE 8,25%



Cuando algo te seduce, no quieres dejar de verlo. En tu cabeza se repite la misma imagen miles y miles de veces. ¿Quizás sea por eso que el Honda CR-V te atrae? O tal vez sea porque ahora tienes todo el equipamiento y prestaciones de la versión Elegance con unas condiciones excepcionales:

Consumo desde solo 4,4 l/100 km
Maletero de 589 litros
5 años de garantía* sin límite de km

Sensores de luces, lluvia y parking
Control de crucero
Climatizador automático dual

Sistema multimedia Honda Connect
Bluetooth – manos libres HFT
Sistema Start/Stop

Y con el Plan In&Out de Honda, decide si lo cambias, nos lo devuelves o te lo quedas.

PVP recomendado en Península y Baleares para Honda CR-V 1.6 i-DTEC 120CV (88kW) 4x2 Elegance: 25.245 € incluyendo IVA, transporte, impuesto de matriculación, aportación del Concesionario, marca y Plan PIVE del Gobierno. Entrada 8.433 €, gastos de apertura financiados 504,36 €. Importe total del crédito 17.316,36 €, 36 cuotas de 170 € y 1 cuota final de 14.537 €. Importe total adeudado 20.657 €. Precio total a plazos 29.090 €. TIN 6,80%, TAE 8,25%. Oferta financiera de Honda Bank GmbH S.E. válida este mes o hasta finalización de stock. Sujeta a aprobación de la entidad financiera. Pasados 3 años, podrás quedártelo, cambiarlo o devolverlo como pago de la última cuota. *5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales a consultar a través de la Red de Concesionarios Oficiales Honda. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consumo mixto (l/100 km): 4,4. Emisiones CO₂ (g/km): 115.



3 PUERTAS EL CLIO NO OFRECE ESTA CARROCERÍA. EL RESTO SÍ, Y EL IBIZA INCLUSO COMBINA ESTE MOTOR Y LA VERSIÓN FAMILIAR ST



◀ Los neumáticos 215/45 R17 son opcionales. El Corsa es muy cómodo, pero su dirección es algo artificial. De serie trae kit reparapinchazos y su maletero oscila entre 285 y 1.120 litros. Sus respaldos se pueden reclinar.



◀ Los 208 GT Line tienen gomas 205/45 R17 y una suspensión más firme para ofrecer un excelente comportamiento. El maletero oscila entre 285 y 1.076 litros. A su favor cuenta con una rueda de repuesto como el resto.



◀ Los Clio GT tienen el chasis de los R.S. y presume de dinámica. El más firme de todos y el único con tambores detrás. Con 300 litros, tiene el maletero más grande y llega a 1.146. La rueda de repuesto va por debajo del vehículo.



◀ Con 292 litros, el maletero del Ibiza no desentona. Y llega a 938. La rueda de repuesto cuesta 100 euros. Su comportamiento es muy bueno. Es el que menos pesa y mejor frena. Incluso hay un acabado FR.



◀ Este Polo tenía paquete R-Line con neumáticos 215/40 R17 y suspensión deportiva. Así, va de cine en curvas. Los 'normales' también van muy bien. Su maletero oscila entre 285 y 952 litros, y hay rueda 'de verdad'.



retención Isofix para sillas infantiles. El Peugeot 208 saca pecho en anchura, mientras que si somos de buena talla, los que más altura libre al techo ofrecen son Corsa y Polo, curiosamente los dos que equipaban techo solar en las unidades probadas. Detalles a mejorar hay en todos, ya que las puertas del Clio no dejan mucha altura para la cabeza y es fácil chocar con la parte superior al entrar. Los 208 no tienen asideros interiores y el Corsa sí, pero dan un feo golpe al soltarlos, mientras que Polo e Ibiza presentan un voluminoso túnel central que incomoda al pasajero sentado en el medio.

Pero cuando comparamos hay que ser coherentes y someterles a las mismas condiciones. Mido 1,74 metros, y conmigo al volante en una posición cómoda el que más espacio ofrece para los ocupantes traseros es el Ibiza, con 69 centímetros. Al rebufo le van 208 y Corsa, con 68 centímetros, seguidos del Polo, con 67. El más pequeño detrás es el Clio, con solo 63 centímetros, y esa diferencia se nota.

Hemos dicho que en acabado tanto el VW Polo como el Opel Corsa están un pasito por delante del resto, precisamente dos modelos, junto al Seat Ibiza, que podemos considerar producto nacio-

nal, pues el Polo se fabrica en Navarra, el Corsa nace en Zaragoza y el Ibiza se produce en Barcelona. En cambio, 208 y Clio vienen de factorías francesas.

Es curioso cómo Renault sólo ofrece este 1.2 Tce en una única combinación, lo que limita su clientela. Tampoco hay un Clio de tres puertas –con este motor no hay Clio Grand Tour–, y por debajo tenemos el 0.9 Tce. Esto hace que su precio se resienta, sin que saque partido en equipamiento, incluido el de seguridad, pues no puede ofrecer airbag de cortina ni en opción. Los otros cuatro modelos ofrecen a sus clientes más variedad: tres o cinco puertas –el Ibiza tiene además variante familiar ST–, diferentes acabados, cambios automáticos o manuales... Esto permite ajustar nuestra opción a la economía familiar, pues si este 208 GT-Line nos parece caro, también se ofrece con acabados Active o Allure. Del mismo modo, el Ibiza combina este 1.0 Eco TSI con los niveles Style y FR. Ahora bien, la demanda de estos motores de gasolina sigue siendo minoritaria –por poco tiempo–, y las marcas aún limitan sus versiones. De ahí que el Corsa sólo esté disponible en versión Excellence y el Polo sólo en Sport.

Los elegidos para esta prueba nos pa-

recen los más acertados por su relación precio/equipamiento, donde pocas lagunas encontraremos en sus dotaciones de serie. Y basta con echar un vistazo a sus opciones para solucionarlo, y a precios bastante comeditos.

Sorprende que el Corsa más equipado de toda la gama equipar los sensores de lluvia y luces, el climatizador o la pantalla táctil. También opción es el Opel Eye, con los últimos asistentes de seguridad activa, que de este quinteto sólo puede equipar el Corsa, convirtiéndole en un 'fortín' con ruedas. De serie tiene llamada de emergencia, que en el 208 es opcional junto al navegador. Ahora bien, el Corsa es el único con cuatro estrellas EuroNCAP –su test ha sido el último en realizarse, con medidas más estrictas que las aplicadas a sus rivales, que obtuvieron cinco estrellas–. Estas lagunas en equipamiento quedan en una anécdota cuando ves el precio que tiene con los actuales descuentos, pues pasa de ser el más caro a la segunda posición. Poco más caro es el 208, cuyo equipo de serie es muy completo. El Clio GT, que a priori era caro, también rebaja su precio drásticamente gracias a los descuentos, y es unos 2.000 euros

14 COLORES OFRECE EL IBIZA PARA SU CARROCERÍA. EL CLIO, 6



▼ Las pantallas táctiles se han democratizado. Sólo en el Corsa es opcional por 250 euros. Visualizan cantidad de información sobre el vehículo, y en los Opel, Seat y VW pueden clonar directamente nuestro smartphone en ellas.



más asequible que el Polo equipado con cambio manual. Y es que la calidad tiene un precio, en ocasiones injustificado. Por ejemplo, el Polo que tienes en imágenes superaba los 25.000 euros con los extras que incorporaba.

El más barato de todos es el Ibiza, que se queda en unos más que atractivos 13.530 euros. Son unos 1.000 euros menos que el Corsa, y con esa diferencia podemos cubrir sus carencias en equipamiento –airbag de cortina, elevallunas

traseros o pack Connect–. Además, este Ibiza ha demostrado ser el más equilibrado en prestaciones y consumos, y aunque su imagen quizá está ya ‘demasiado vista’ mantiene el tipo se enfrente a quien se enfrente.

EL DETALLE

ALTERNATIVAS DIÉSEL Entre 90 y 105 CV

Muchos pasaréis de estos eficientes motores de gasolina, y seguro que ya estás echando cuentas por saber si te sale a cuenta una alternativa diésel. Te hemos hecho el trabajo y en la mayoría de ellos ni compensa. Opel ofrece el motor 1.3 CDTi de 95 CV como alternativa en este sobresaliente Corsa. Tiene un cambio de seis marchas –no hay opción a automático–, anuncia un gasto medio de 3,8 l/100 km, pero no se acerca a las prestaciones de este 1.0 Turbo. A igualdad de equipamiento, el diésel cuesta 378 euros menos. En el 208 se ofrece el sensacional 1.6 BlueHDi con 100 y 120 CV. Nos decantamos por el

primero, 750 euros más caro que este Pure-Tech y también con un cambio manual de 5 velocidades. Esta versión consume 3,5 l/100 km y debemos recorrer 46.300 kilómetros para amortizar esa diferencia. 90 CV es el tope en diésel en el caso del Renault Clio, pero sí se ofrece con cambio EDC, como este GT. No es tan prestacional como el 1.2 TCE, pues hay 30 CV de diferencia. Ahora bien, es muy ahorrador: 3,5 l/100 km. Estos Clio dCi EDC no se ofrecen con el acabado GT y como alternativa podemos elegir el Limited que cuesta 18.700 euros. Seat acaba de estrenar el motor 1.4 TDI de tres cilindros, disponible con 90 ó 105 CV. Elegimos el más potente, que suma un cambio manual de 6 marchas –no puede equi-

par a DSG– y presume de prestaciones. Esta eficiente versión homologa 3,6 l/100 km, pero cuesta, con el mismo acabado, 1.720 euros más que este Eco TSI. No lo amortizaremos hasta que hayamos recorrido 112.700 kilómetros. Y este mismo motor 1.4 TDI también lo emplea el Polo, pero la diferencia económica con este 1.2 TSI se reduce a 1.650 euros. Gasta menos que el Ibiza –3,4 l/100 km–, lo que reduce la distancia a recorrer para comenzar a amortizarlo a 72.000 kilómetros.



Nuevo Renault MEGANE

Absolutamente NUEVO. Absolutamente MEGANE



Desde **150€/mes***
49 MESES. Entrada: 2.157,83€. TAE: 7,76%. Última cuota: 8.058,60€.

Llévate de regalo*:
1 año Seguro Auto
2 años de Mantenimiento



Nuevo Renault Mégane: consumo mixto (l/100km) desde 3,7 hasta 6. Emisiones CO₂ (g/km) desde 95 hasta 134. *Oferta válida para particulares y autónomos, que realicen un pedido de un Renault Megane Intens Energy TCE 74kW (100 CV) financiando a través de Preferente con RCI Banque SA Sucursal en España y que cumplan las condiciones establecidas en el Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del "Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (Pive-8)". Ejemplo para Nuevo Renault Megane Intens Energy TCE (100 CV). PVP con promociones y Pive-8 en Península y Baleares: 14.300,00€. Precio total a plazos: 17.416,43€. Entrada: 2.157,83€. Importe total adeudado: 15.258,60€. 48 cuotas de 150,00€ y última cuota de 8.058,60€. Importe a financiar: 12.142,17€. TIN 7,50%. Comisión de Apertura 0%. TAE 7,76%. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para pedidos realizados del 1 al 31 de Mayo de 2016. Regalo de los mantenimientos preconizados con un máximo de 2, durante 2 años o 30.000 kms (la condición que suceda antes). Pack Auto de regalo que incluye: Seguro a todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia 600€ con Mapfre, 2 años de Securplus y Seguro de neumáticos (2 años/30.000 km). Mantenimiento y Pack Auto regalados por RECSA. Modelo visualizado: Nuevo Renault Megane GT Energy EDC 151kW (205 CV) con PME y Head-up display PVPR con promociones: 26.335,00€.

EN COMPARACIÓN CON...

BALANCE FINAL

	OPEL CORSA	PEUGEOT 208	RENAULT CLIO	SEAT IBIZA	VOLKSWAGEN POLO
TECNOLOGÍA	8,5 Equipa de serie faros de xenón, llamada de emergencia. Tiene opciones que ningún rival puede equipar.	8,0 Su motor tiene nervio y ahorra. Brilla en equipamiento. El cambio automático es opcional.	8,5 Saca pecho con su cambio EDC, sus modos de conducción e incluso puede tener sistema de telemetría.	8,0 El Ibiza estrena este eficiente motor, que le hace 'volar'. Tiene opciones como DSG o MirrorLink.	8,0 El único con faros LED o control de velocidad activo. El DSG es garantía de éxito y lo hay manual.
COMPORTAMIENTO	8,0 El confort de marcha es su seña de identidad. Muy agradable, silencioso, pero poco deportivo.	8,5 El acabado GT Line conlleva neumáticos y suspensiones que lo acercan al GTi. Ha pecado en frenos.	9,0 Tiene el chasis de los R.S. y eso es una garantía, que contrasta con unos tambores traseros.	8,0 Los Style tienen un buen equilibrio. Cómodo y hasta divertido. Es el que mejor frena.	8,5 Este Polo cuenta con suspensión deportiva y paquete R-Line, que condicionan su excelente dinámica.
PRESTACIONES	7,5 Su motor es sensacional, pero unas gomas 215/45 R17 lo lastran. Aunque su 6ª es corta recupera lento.	7,5 No le hace falta sexta marcha para luchar de tú a tú con el resto. Su motor Pure Tech es muy enérgico.	7,0 Es el más potente, pero no lo aprovecha. Algo lento para acelerar aún con un cambio efectivo.	8,5 Un litro, tres cilindros, turbo... 110 CV y un alto par motor para que este Ibiza se mueva muy bien.	7,0 No saca partido a su cilindrada o sus cuatro cilindros. Y eso que equipaba cambio DSG7 opcional.
SEGURIDAD	8,5 Es el único que puede tener lo último en seguridad activa, pero es el único con cuatro estrellas EuroNCAP.	8,0 También ofrece una gran dotación de seguridad, bien de serie u opcional. Tres reposacabezas atrás.	7,5 No puede tener faros de xenón, ni airbag de cortina. El reposacabezas central trasero es opcional.	8,0 Sólo se echan en falta los airbag de cortina. El resto es de serie, pero no llega al nivel del Corsa.	8,5 Frente al Ibiza saca pecho con la opción de faros LED y de serie tiene control de velocidad activo.
HABITABILIDAD	8,5 Está en línea con sus competidores. Buen maletero y espacio para las piernas detrás.	8,5 Es el que más centímetros tiene en anchura y su maletero es grande aún con rueda de repuesto.	8,5 Tiene el maletero más grande de todos, pero sus plazas posteriores pecan de justas.	9,0 Conmigo al volante es el que más hueco tiene para las piernas detrás y su maletero es muy espacioso.	8,5 Empata con sus rivales con un interior espacioso. Junto al 208 son los únicos que no superan 4 metros.
CONSUMO-PRECIO	7,5 Gasta algo más que sus rivales con cambio manual. Con los descuentos se queda en 14.491 euros.	8,0 Con descuento sale por 14.850 euros y su equipamiento es muy bueno. Gasta realmente poco.	7,0 Aunque estrenó el Start/Stop, este Clio es el más 'gastón'. Esta versión se queda en 16.350 euros.	8,5 El actual descuento hace que el Ibiza se quede en 13.530 euros y su consumo es el más bajo de todos.	7,0 Su calidad, tecnología y equipamiento tiene un precio: 18.170 euros con descuento. Y no es muy ahorrador.

CONCLUSIÓN

SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 110 CV

8,3 Si ponemos todas las cartas sobre la mesa, este Seat Ibiza es el que más corre y el que menos gasta. Viene bien equipado y sus opciones son bastante asequibles. También es de los más espaciosos. Y aunque su imagen está algo gastada, su precio le pone en una posición aventajada frente al resto.

OPEL CORSA 1.0 TURBO 115 CV

8,1 Opel ha creado un propulsor realmente efectivo en cuanto a prestaciones, pero que gasta algo más que el resto por unas gomas excesivas y un peso algo alto. No tiene opción a cambio automático, pero si valoras la seguridad activa es tu opción a tener en cuenta. Amplio y con un precio muy atractivo.

PEUGEOT 208 1.2 PURE TECH 110 CV

8,1 El 208 tiene un comportamiento muy dinámico y su mecánica es la que da más sensación de correr. Sorprende su amplitud en relación con sus dimensiones exteriores y su equipamiento de serie es completo. Los 'cómodos' tienen un cambio EAT6 por 1.200 euros, pues el manual tiene 5 marchas.

RENAULT CLIO GT 1.2 TCE 120 CV EDC

7,9 Es una versión a tener en cuenta por quienes valoren el comportamiento, pues estos Clio GT tienen el chasis de los R.S., pero su motor no está a su altura. Sólo se ofrece con cambio EDC de 6 velocidades e incluso puede tener telemetría. Aunque gasta más, su precio no está mal y puede ser una alternativa.

VOLKSWAGEN POLO 1.2 TSI BMT 110 CV

7,9 Si el Polo costara 1.000 euros más que el Ibiza sería el que te deberías comprar. Pero los 4.640 euros no se justifican por equipar control de velocidad activo u ofrecer opciones más tecnológicas -faros LED-. Su motor es una maravilla de cuatro cilindros que gasta lo justo y en calidad está un paso por delante.

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

SI ME LO QUIERO COMPRAR

OPEL CORSA

COSTE POR KILÓMETRO: Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste por km total: 0,48 euros/km.

SEGURO: A terceros: 306,10 euros/año. A todo riesgo: 450,13 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

OPEL: General Motors España S.L. Avda. de Bruselas, 20. 28108 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 914 569 200

RED DE POSVENTA: 592 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA: Dos años sin límite de kilometraje

www.opel.es

PEUGEOT 208

COSTE POR KILÓMETRO: Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,32 euros/km. Coste por km total: 0,42 euros/km.

SEGURO: A terceros: 306,10 euros/año. A todo riesgo: 450,13 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT: Peugeot España S.A. C/Puerto del Somport, 8. 28050 Madrid. Teléfono: 913 471 000

RED DE POSVENTA: 994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA: Dos años sin límite de kilometraje

www.peugeot.es

RENAULT CLIO

COSTE POR KILÓMETRO: Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste por km total: 0,48 euros/km.

SEGURO: A terceros: 303,80 euros/año. A todo riesgo: 445,45 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT: Renault España S.A. Avda. de Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 500

RED DE POSVENTA: 1.190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA: Dos años sin límite de kilometraje

www.renault.es

SEAT IBIZA

COSTE POR KILÓMETRO: Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,32 euros/km. Coste por km total: 0,43 euros/km.

SEGURO: A terceros: 316,61 euros/año. A todo riesgo: 452,64 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

SEAT: Seat S.A. Autovía A-2, km 585. 08760 Martorell, Barcelona. Teléfono: 902 402 602

RED DE POSVENTA: 600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA: Dos años sin límite de kilometraje

www.seat.es

VOLKSWAGEN POLO

COSTE POR KILÓMETRO: Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,35 euros/km. Coste por km total: 0,46 euros/km.

SEGURO: A terceros: 297,05 euros/año. A todo riesgo: 428,17 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

VOLKSWAGEN: Volkswagen-Audi España S.A. C/de la Selva, 2. 08820 Barcelona. Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA: 151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA: Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es

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



ALIMENTA TU INSTINTO



NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA POR 150€ AL MES Y 4 AÑOS DE GARANTÍA

36 CUOTAS (150€/MES), ENTRADA: 5.136,46€, ÚLTIMA CUOTA: 10.140,00€, TAE: 9,08%

NUEVO MOTOR DIÉSEL DE 120CV CON CAMBIO AUTOMÁTICO ALFA TCT



CONSUMO COMBINADO MÁX. 8,2 (L/100 KM). EMISIONES DE CO₂ MÁX. 157 (G/KM).

ALFA GIULIETTA 1.6 JTD 120CV SUPER GIULIETTA. PVP Recomendado: 18.014,12€. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, descuentos promocionales y PIVE 8. Incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 12.877,66€. Tin 7,49%. C.A.: 386,33€ al contado. Precio total a plazos: 21.062,79€. Importe total adeudado: 15.926,33€. Oferta válida hasta el 30/06/2016 en Península y Baleares o hasta finalización de fondos. Para clientes que financien con FCA CAPITAL ESPAÑA, EFC SAU según condiciones contractuales (permanencia de 36 meses y un importe mínimo a financiar de 10.000€). La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.7 TB 240CV VELOCE TCT (PVP Recomendado con opcionales 30.400€). No acumulable a otras ofertas o descuentos especiales.

La meccanica delle emozioni





◀▶ Los pilotos traseros del nuevo 3008 mantienen las habituales señas de identidad de la marca. El techo panorámico y corredizo será una de las opciones más atractivas.

De la noche al día

La estrategia SUV de Peugeot cobra una nueva dimensión con la segunda generación del 3008, que cambia radicalmente respecto a su predecesor. El nuevo modelo, que se comercializa en octubre, exhibe diseño, eficiencia y tecnología sobre la plataforma modular EMP2.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El nuevo 3008 es un modelo más grande y habitable que el actual, con un estilo menos redondeado, más dinámico, moderno y estatuario. Tiene una longitud total de 4.447 mm y una distancia entre ejes de 2.675 mm, respectivamente 8 y 6,2 cm más que el 3008 saliente, para ofrecer una mayor amplitud interior. La anchura exterior,

1.841 mm, no cambia. Todas las cotas interiores mejoran: 24 mm suplementarios para las piernas de los pasajeros de atrás, 36 mm más de altura libre, 17 mm de anchura en las plazas delanteras, y 4 mm en las traseras.

Los 5 pasajeros del 3008 tienen ahora un maletero acorde a sus necesidades, con 520 litros de capacidad,

es decir 90 más que en el modelo actual. Y para facilitar la carga si se llevan las manos ocupadas, el portón se puede abrir automáticamente pasando el pie por debajo del paragolpes.

Estéticamente, el 3008 se presentará con dos personalidades a elegir: normal y GT, que difieren fundamentalmente en el frontal, con dos tipos de faros y de paragolpes, uno más anguloso con líneas horizontales en la parrilla, otro con líneas verticales; uno con marcos de las ventanas cromados, otro con marcos anodizados en

negro, y llantas de 19 ó 18 pulgadas respectivamente (también hay llantas de 17 pulgadas para neumáticos de baja resistencia a la rodadura). No faltan las barras en el techo ni detalles específicos, como el embleador que prolonga los faros delanteros lateralmente, los pilotos de LED típicos de Peugeot, el pilar C y el techo en color negro 'Black Diamond' o el alerón posterior.

Peugeot define al 3008 como un SUV con funcionalidades de monovolumen, es decir con una buena modularidad interior: maletero de doble fondo; asiento posterior abatible por mitades desiguales (1/3-2/3), dejando una superficie de carga completamente plana; res-

paldo del pasajero delantero abatible para llevar objetos de hasta 3 metros de longitud; y el umbral de carga más bajo de su categoría, según la marca.

El espacio destinado a los pasajeros está especialmente cuidado. El i-Cockpit lleva consigo también nuevas vestiduras para el salpicadero, las puertas y los asientos, con materiales muy acogedores entre los que destaca un nuevo tratamiento de los tejidos, madera y cuero. Además de las generosas cotas antes comentadas, hay que destacar un suelo casi plano o totalmente plano en las plazas traseras, dependiendo del equipo de sonido incorporado, pues algunos de sus elementos se alojan



▶ La primera generación del 3008 se presentó oficialmente en el Salón de Ginebra de 2008 usando la misma plataforma del 308. En 2013 el 'crossover' francés recibió un restyling. Tuvo versión híbrida.



TRACCIÓN: DE MOMENTO, 4X2 CON CONTROL DE DESCENSO. LA VERSIÓN 4X4 LLEGARÁ EN 2019 CON TECNOLOGÍA PHEV, HÍBRIDA ENCHUFABLE



I-COCKPIT: SEGÚN LA MARCA PERMITE A LOS CONDUCTORES UNAS REACCIONES HASTA MEDIO SEGUNDO MÁS RÁPIDAS GRACIAS A SU DISEÑO



LA CALIDAD VA POR DENTRO

Nueva generación i-Cockpit

La gran apuesta del 3008 a nivel de diseño interior y calidad es su puesto de conducción i-Cockpit de segunda generación. Cuadro de mandos sobreelevado de configuración variable, volante de pequeño diámetro y pantalla central capacitiva de gran tamaño con teclado específico son sus elementos principales. La ergonomía y el ambiente en torno al conductor son los grandes beneficiados. Según Peugeot, el i-Cockpit permite también a los conductores unas reacciones hasta medio segundo más rápidas debido a su particular configuración.

Si tuviéramos que destacar un elemento del nuevo i-Cockpit, este sería su cuadro de instrumentos multimodal (una gran pantalla de alta resolución), en el que pueden seleccionarse todo tipo de informaciones, bien a través de una ruedecilla en el volante, bien a través de la pantalla táctil central de 8 pulgadas o del teclado cromado, integrado en la moldura superior de la consola central.

Dicho cuadro se puede configurar en distintos modos: mínimo, personal, navegación y driving. El modo mínimo es para conducir de noche con la información imprescindible; el modo personal exhibe los parámetros que elige el conductor, como distancia de seguridad, control de crucero, etc; el modo navegación, muestra la ruta con gráficos de alta resolución; en el modo driving destacan el velocímetro y el cuentarrevoluciones.



▲▼ El teclado central da acceso a todas las funciones: audio, climatizador, navegación, teléfono, parámetros del vehículo, conectividad (y luces de emergencia), que se visualizan en la pantalla central y se controlan desde el volante.



bajo los pies de los ocupantes del coche.

Los equipamientos del 3008 están a la última, como ese sofisticado equipo de sonido opcional desarrollado por la firma francesa Focal. También destaca el i-Cockpit Amplify, que a través del teclado central permite personalizar varios parámetros: ambientes del habitáculo (Boost, deportivo o Relax, más tranquilo) e iluminación interior, 3 tipos de fragancias del ambientador, y 5 tipos de masaje para los asientos delanteros. Ligado asimismo al i-Cockpit, cuenta con el Driver Sport Pack, que cambia el carácter del 3008 con: dirección más firme, cartografía del acelerador con una respuesta más inmediata, cambio automático más reactivo, sonoridad del motor ampliada en el habitáculo y gráficos relativos a potencia, presión del turbo o aceleración longitudinal y



▲ El embellecedor que prolonga los faros delanteros lateralmente es uno de los detalles que ayudarán a distinguir al Peugeot 3008.

transversal en el cuadro de instrumentos.

Pulsando la tecla 'Parámetros del vehículo', el conductor también puede seleccionar, activar o desactivar desde el volante los siguientes sistemas de ayuda a la conducción: frenada automática de urgencia, alerta de riesgo de colisión, alerta de cambio involunta-

rio de carril con corrección de la trayectoria, detector de fatiga, cambio automático de luces largas-cortas, reconocimiento de los límites de velocidad, regulador de velocidad adaptativo con función stop, vigilancia de ángulo muerto, cámara de visión 360 grados, y sistema de aparcamiento automático. No falta, por supuesto,

la posibilidad de conectar nuestro Smartphone con la pantalla central a través de los protocolos Mirror Link (sistema operativo Android) y Apple CarPlay (iPhone), reconocimiento por voz, así como su recarga sin cable.

Todas estas funcionalidades son posibles gracias a la avanzada tecnología incorporada por la plataforma EMP2, que también destaca en otros aspectos como la ligereza. Así, el 3008 anuncia unos pesos muy contenidos: a partir de 1.325 kilos en gasolina y de 1.375 kilos en diésel. Ello se debe sobre todo al uso de aceros de alto límite de elasticidad, complementados por elementos como capó motor y aletas en aluminio o suelo del maletero realizado en material termoplástico.

Peugeot promete asimismo un comportamiento de primer nivel, gracias precisamente a la contención del



peso, en lo que también tienen mucho que ver sus motores y... la ausencia de un árbol de transmisión. Sí, porque el 3008 es un tracción delantera, pero con suficientes dotes como para salir fuera de carretera, básicamente, altura libre al suelo de 22 cm (5 más que en el actual 3008) y sistema Advanced Grip Control, que incluye: antipatinaje optimizado con 5 modos de adherencia (Normal, Nieve, Barro, Arena y ESP off) seleccionables desde una ruedecilla en la consola central;

▶▶ En el interior el salto cualitativo entre las dos generaciones del 3008 es muy grande. La segunda entrega del i-Cockpit es mucho más intuitiva. Y la calidad de acabado ha subido varios enteros.



llantas de 18 pulgadas con neumáticos M+S; y control de descenso que limita la velocidad a 3 km/h.

Peugeot es consciente de que el 85 por ciento de las ventas de este tipo de vehículos corresponde actualmente a versiones de

2 ruedas motrices, es decir que el 3008 se situará en el corazón del mercado. En cualquier caso, en 2019 adoptará la tecnología PHEV (híbrida enchufable) gasolina-electricidad, con tracción a las 4 ruedas.

El nuevo modelo ya se

está fabricando en la planta francesa de Sochaux para comercializarse en el mes de octubre. En esa misma planta empezará a producirse un coche equivalente al 3008 para la marca Opel antes de que finalice este año.

La ofensiva SUV de Peugeot se complementará en el primer trimestre de 2017 con un nuevo 5008, que se verá este mes de octubre en el Salón de París. Básicamente, el 5008 será la variante 7 plazas del 3008, con 4,65 m de longitud y 2,84 m de distancia entre ejes.

MOTORES EURO6

Desde 100 g/km en diésel, y 110 g/km en gasolina

La eficiencia es una de las reglas de oro del nuevo 3008. Sus avanzados motores Euro6 I se combinan con la ligereza del conjunto y permiten unos niveles de consumos muy bajos para un coche de su tamaño, próximo a los 4,5 m de longitud. Las cajas de cambios son manuales de 5 ó 6 velocidades, mientras que las versiones automáticas recurren a la avanzada transmisión E86 de convertidor de par, con levas en el volante. En diésel, las emisiones de CO2 se sitúan entre 100 y 121 g/km para los motores de 100 a 150 CV; en gasolina, entre 110 y 129 g/km, con potencias de entre 130 y 165 CV.

LA GAMA INICIAL ES LA SIGUIENTE:

GASOLINA

- ▶ 1.2 PureTech 130 CV, Stop&Start, cambio manual 5V.
- ▶ 1.2 PureTech 130 CV, Stop & Start, cambio automático 6V.
- ▶ 1.6 THP 165 CV, Stop & Start, cambio automático 6V.

DIÉSEL

- ▶ 1.6 BlueHDi 100 CV, Stop & Start, cambio manual 5V.
- ▶ 1.6 BlueHDi 120 CV, Stop & Start, cambio manual 6V, versión estándar de consumo muy bajo.
- ▶ 1.6 BlueHDi 120 CV, Stop & Start, cambio automático 6V.
- ▶ 2.0 BlueHDi 150 CV, Stop & Start, cambio manual 6V.
- ▶ 2.0 BlueHDi 180 CV, Stop & Start, cambio automático 6V.





Más músculo, mismo ADN



Renault rediseña el Scénic para orientarlo hacia los nuevos gustos del cliente. La cuarta generación de este modelo apuesta por unas líneas más 'rompedoras', en la frontera con los exitosos SUV, pero sin ceder puntos en habitabilidad y en el sentido práctico que se le exige a un monovolumen. Si quieres conocer todos sus secretos echa un vistazo a estas páginas.



Esta medida es poco frecuente, pero está motivada por las enormes llantas de 20 pulgadas de serie.



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

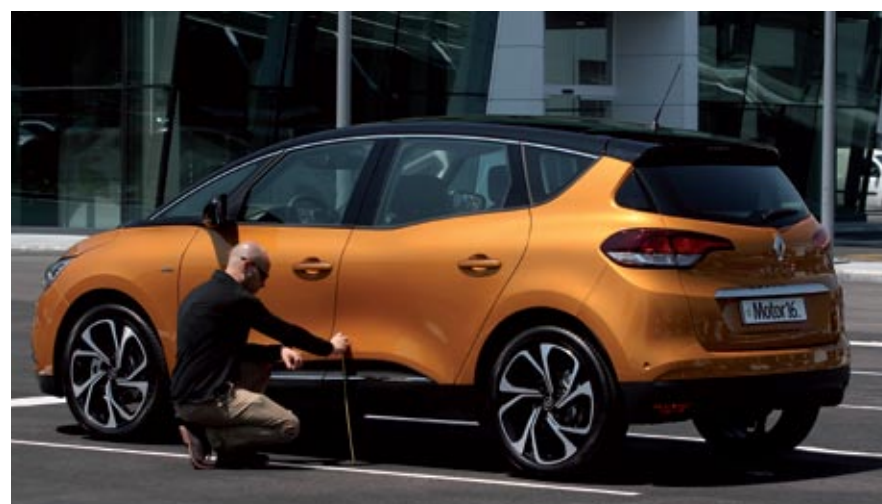
Nadie va a enseñar a Renault a hacer monovolúmenes. En su día abrió esa vía con el Espace y, sobre todo, con el Scénic, convirtiéndose en una referencia en este tipo de vehículos. Por eso la marca francesa tiene crédito para innovar o, incluso, redefinir este concepto. Y lo ha hecho sin que le tiemble el pulso. Parece claro que los gustos están cambiando, por eso la cuarta generación del mencionado Scénic tiene un perfil estético

co más SUV, sin dejar de ser monolumen, algo que también se hizo ya con el último Espace.

Tuvimos ocasión de ver al nuevo Scénic en su debut en el Salón de Ginebra, y ahora hemos tenido la oportunidad de 'conocernos' más en detalle. Ya sólo nos falta probarlo dinámicamente. Lo primero que nos llama la atención es su diseño, menos clásico y mucho más pasional. Su frontal recuerda mucho al del Captur, sus marcados pasos de rueda le dan fuerza y,

pese a ser más grande, no lo aparenta. Otra baza a favor es la posibilidad de rematar el conjunto con una llamativa pintura bicolor.

El nuevo modelo mide 4,41 metros de largo (4 centímetros más que el anterior), 1,87 de ancho (+2) y 1,65 de alto (+1,3). También la distancia entre ejes gana 3,2 centímetros (2,73 metros), pero lo que más llama la atención es su elevada distancia respecto al suelo, ahora de 17 centímetros, cuatro más que antes. Gran parte de 'culpa' la tienen



El diseño es más poderoso, en la línea de un SUV. De hecho el frontal recuerda mucho al del Captur. Las enormes y llamativas llantas de aleación de 20 pulgadas son de serie en toda la gama. Esto ha provocado que la distancia respecto al suelo sea cuatro centímetros mayor que la del modelo al que sustituye. También es más largo, más ancho y más alto. Los voladizos son mínimos.

las enormes llantas de 20 pulgadas que monta de serie toda la gama. Una apuesta por el diseño clara...

El interior ha dado un importante salto cualitativo, y se rodea de una atmósfera y de muchos detalles ya conocidos en modelos recientemente lanzados por Renault. Por ejemplo, el cuadro de mandos es igual al del Kadjar, la pantalla táctil tipo 'tablet' del salpicadero es la misma del Mégane y el cajón Easy Life lo hereda del Espace. Este presume de 11,5 litros de capaci-

dad y cuenta con apertura por medio de un sensor táctil eléctrico, solución que vemos en algunos modelos de Jaguar. Esta guantera-cajón está iluminada y climatizada.

El nuevo Scénic también presume de elementos propios, como un mueble deslizante muy práctico en la consola central, ubicado entre los asientos y que ofrece 13 litros de capacidad.

Ergonómicamente vamos sentados, como es lógico, más elevados que en un Mégane con el que comparte platafor-



¿TE SUENA? EL INTERIOR HEREDA GRAN PARTE DE LOS ELEMENTOS YA VISTOS EN OTROS MODELOS RECIENTES DE LA MARCA



▲ La pantalla táctil de 8,7 pulgadas tipo 'tablet' gestiona buena parte de la información del vehículo.



▲ Amplio y luminoso, la habitabilidad y el confort que brinda el nuevo Scénic es excelente. Las tres plazas individuales desaparecen en favor de una banqueta dividida en dos secciones (60/40) que también cuenta con regulación longitudinal. La consola central también se desliza.

▲ Los detalles prácticos son vitales en un monovolumen. El interior ofrece hasta 63 litros extras divididos en cofres, guanteras, cajones... Los respaldos traseros se abaten automáticamente desde el maletero.



▲ El diseño es uno de los pilares del nuevo Scénic. Resulta más seductor y, de alguna forma, se redefine el concepto monovolumen. Llegará en septiembre y en noviembre lo hará el Grand Scénic de siete plazas.



ma. Se ha mejorado la visibilidad porque los pilares A son más estrechos y están orientado de tal forma que ofrecen el máximo ángulo de visión. También hay más superficie acristalada.

La palanca del cambio se ubica más cerca del volante y los asientos delanteros son más confortables (similares a los del Space). Contemplan hasta ocho regulaciones eléctricas, además de estar calefaccionados y añadir una confortable función con masaje.

Detrás se ha perdido algo de modularidad con respecto al modelo anterior. Ya no hay tres butacas individuales. Ahora se apuesta por una configuración 40/60 y ambas secciones se pueden desplazar longitudinalmente casi 20 centímetros. Detalles como unas salidas de aire laterales, un cajón deslizante en la parte trasera de la consola central, una toma de 12 voltios y dos más USB, y dos cofres bajo el piso (hay dos más en las plazas delanteras) faci-

litan mucho las cosas detrás. Asimismo mantiene, y mejora, las prácticas bandejas tipo avión Easy Life situadas en los respaldos delanteros a modo de 'mochila'. Ahora contemplan fijaciones para 'tablets' o smartphones; la única pega es que, incluso cerradas, resultan algo voluminosas y pueden repercutir en el confort si el pasajero de atrás es alto, pues las rodillas quedan muy cerca. Otra cosa que nos ha llamado la atención es que, pese a ser más ancho que el mode-

lo anterior, la cota de anchura que hemos medido a la altura de los hombros (133 centímetros) es algo inferior. A pesar de todo, la sensación de amplitud y luminosidad (más con el techo panorámico de cristal de nuestra unidad) es soberbia. Detrás el amplio portón da paso a un maletero con 496 litros (26 más que antes). Es amplio y diáfano, con 81,5 centímetros de fondo y 108 de ancho en el paso entre ruedas, además de firmar un umbral

de carga de 68 centímetros. Dispone de avanzadas y prácticas soluciones, como el sistema 'One Touch Folding' que permite abatir los respaldos traseros automáticamente, por secciones o todos a la vez. Esto es lo más destacado del nuevo Renault Scénic. Ahora nos falta completar el ciclo con una prueba dinámica que realizaremos en breve. Será la ocasión para transmitirnos las sensaciones de este vehículo, aunque ya os adelantamos que contará con una amplia gama de posibilidades. Seis serán las motorizaciones que monte, cuatro diésel dCi con 95, 110, 130 y 160 caballos, así como dos variantes de gasolina TCe, con 115 y 130 CV de potencia, todas ellas turboalimentadas. Las dos diésel más potentes contemplan la caja de doble embrague EDC. La gran novedad llegará en enero con la nueva versión de-

nominada Hybrid Assist, que combina el motor diésel dCi 110 con otro eléctrico alimentado por una batería de 48 voltios de ion litio. Éste asiste en momentos puntuales al térmico para generar potencia extra, como en la Fórmula 1. Esta avanzada tecnología se fabricará en España. Nacer desde la plataforma CMF permite al Scénic incorporar avanzadas tecnologías, entre ellas el sistema Multi-Sense. Así, desde la pantalla táctil vertical de 8,7 pulgadas o desde unos mandos situados en la consola central se puede optar por cinco programas de conducción diferentes (Neutro, Sport, Confort, Individual y Eco), variando los parámetros de la dirección, el acelerador, el cambio EDC y hasta la luz ambiente. El sistema 4Control (cuatro ruedas directrices) llegará casi con total seguridad más adelante,

con un nuevo motor dCi de 175 CV. La seguridad también gana puntos al incorporar sistemas como una frenada de emergencia activa hasta los 60 km/h, con detección de peatones, una alerta por cambio involuntario de carril que ahora actúa sobre la dirección para mantener la trayectoria, un aviso de fatiga del conductor, un control de velocidad adaptativo, un asistente de luces de carretera automático, otro de aparcamiento manos libres... No menos atractiva será la oferta multimedia, con el R-Link 2 como abanderado de una tecnología que permite, mediante órdenes de voz, gestionar el navegador, el teléfono, el equipo de sonido... En resumen, un paso adelante de un modelo que inauguró el segmento y que ahora parece orientarse hacia las nuevas tendencias, pero pensando siempre en la familia.

FUE EL PRIMERO Dos décadas de éxitos

En 1991 Renault sorprendió a todo el mundo con un futurista concept en el Salón de Fráncfort. En 1996 vio la luz finalmente el primer monovolumen compacto del segmento y desde entonces la marca francesa se ha convertido en toda una referencia. Esta es la historia del Scénic, el creador del segmento.



▲ 1996-2003. Llegó y triunfó. Su éxito obligó a reaccionar a otras marcas.



▲ En 1999 se sometió a un profundo restyling y perdió el apellido Mégane.



▲ 2003-2009. La segunda generación incorporó el Grand Scénic de 7 plazas.



▲ 2009-2016. La tercera generación incrementó el confort y la habitabilidad.



VUELTA A LOS ORÍGENES PRIMERA BERLINA ALFA ROMEO DE PROPULSIÓN DESDE EL 75 Y CARROCERÍA DE MATERIALES LIGEROS



▶▶ Rueda de control del DNA, con modos Normal, Dynamic, Eficiencia avanzada (y Race en el Quadrifoglio) Los relojes del cuadro de instrumentos son tradicionales.



TODOS LOS MOTORES SON NUEVOS Diésel desde 136 CV; gasolina desde 200 CV

El diésel es un 4 cilindros, 16V y turbo variable, con 3 potencias: 136, 150 y 180 CV, cambio manual de 6 velocidades, o automático ZF de 8. Habrá una variante ECO automática, con emisiones de CO₂ de 99 g/km, y otra de 210 CV. En gasolina, también es nuevo el 4 cilindros de aluminio, con 200 CV y cambio automático. El V6 Biturbo de la foto será el más potente con 510 CV. Más adelante llegará una versión de 280 CV y tracción 4x4, pero no carrocería Station Wagon, vocación reservada al SUV Levante que sale en 2017.



▼ La versión Quadrifoglio lleva techo y capó en fibra de carbono para reducir más peso aún.

Conquistador

Un Alfa Romeo capaz de competir con el BMW Serie 3, ése es el nuevo Giulia: un modelo que transmite ante todo placer de conducción y sensaciones, gracias a su elaborada arquitectura de motor longitudinal y propulsión posterior.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El Giulia es un coche diferente, no tanto por su diseño exterior sino por lo que ofrece al volante, todo concebido para disfrutar de la conducción. Es completamente nuevo, y no hereda nada de otros modelos ya existentes. Plataforma modular de máxima rigidez, suspensiones multilink, dirección, motores, cambio... muestran un tacto muy fino y deportivo, difícil de igualar, con una sabia dosis de confort.

¿Es el Alfa Romeo perfecto? En este momento y para muchos, sí, a pesar de haberse desarrollado en sólo 3 años, o quizá por eso mismo. Y porque, a la inversa de cualquier

proyecto equivalente, el punto de partida ha sido la versión más prestacional, Giulia Quadrifoglio 510 CV, de la que han derivado los otros modelos, más terrenales pero igualmente exclusivos en su concepción. Suspensiones y aletas en aluminio, árbol de transmisión en fibra de carbono,

frenos by-wire, propulsión posterior, reparto de pesos 50-50... Podrían ser las características de un superdeportivo, pero son las de cualquier versión de la nueva gama Alfa Romeo Giulia, desde la más básica de 136 CV.

De ellos, hemos podido conducir el Giulia diésel 180

CV. Su nuevo motor (30 kg más ligero) es potente, suave y progresivo, incluso suena bien, acoplado a un cambio manual de 6 velocidades de agradable tacto. La suspensión es firme pero cómoda. El comportamiento es muy equilibrado, aunque tal vez lo más llamativo sea el manejo de la dirección; con sólo 2,2 vueltas de volante entre topes, es muy directa y precisa, incluso suave en los giros más cerrados, sin disminuir en ningún momento su capacidad de situar al Giulia en el punto exacto. Por supuesto, no le falta el sistema de frenada de emergencia automática que detecta a los peatones, volante multifunción, control de ángulo muerto, etc.

El interior del Giulia es suficientemente espacioso, pero a quien mejor trata es al conductor, con un asiento bajito y un volante vertical, en el que se integra el botón de arranque, además de un adecuado acolchado de la consola central para apoyar la pierna derecha cómodamente. En ella se sitúan los mandos justos, que se accionan sin distracciones. Los relojes del cuadro de instru-

mentos son tradicionales; eso sí, los parasoles parecen de otra época. Atrás se viaja bien, salvo en la plaza central que resulta incómoda. La accesibilidad a las plazas posteriores y al amplio maletero tampoco es su punto

fuerte; son las concesiones al estilo exterior.

También hemos conducido el Giulia Quadrifoglio. En el circuito de pruebas de Balocco ha demostrado una agilidad y una capacidad de frenada propias de un coupé de raza,



PRECIO DESDE **33.150 €**

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **109 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

- Placer de conducción. Nuevos motores. Dirección. Construcción ligera. Revolución técnica.
- Accesibilidad al maletero. Plaza central trasera. Parasoles. Ausencia de carrocería SW.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.9 V6 BITURBO	2.2 DIÉSEL 150 CV/AUT.	2.2 DIÉSEL 180 CV/AUT.
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.891	2.143	2.143
Potencia máxima (CV/rpm)	510/6.500	150/4.000	180/3.750
Par máximo (mkg/rpm)	61/2.500	39/1.500 (46/1.750 Aut.)	39/1.500 (46/1.750 Aut.)
Tracción	Posterior	Posterior	Posterior
Caja de cambios	Manual, 6 vel./Aut. 8 vel.	Manual, 6 vel./Aut. 8 vel.	Manual, 6 vel./Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos/Discos	Discos/Discos	Discos/Discos
Neumáticos	N. d.	225/50 R17	225/50 R17
Peso (kg)	1.580	1.374/1.445	1.374/1.445
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.640/1.870/1.430	4.640/1.870/1.430	4.640/1.870/1.430
Volumen maletero (l)	480	480	480
Capacidad depósito (l)	58	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	3,9	8,4/8,2	7,2/7,1
Velocidad máx. (km/h)	307	220/220	230/230
Consumo mixto (l/100 km)	8,5	4,2/4,2	4,2/4,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	198	109/109	109/109
Precios desde... (euros)	86.600	34.550	37.850

gracias a su diferencial con reparto de par vectorial y a los discos carbocerámicos opcionales, que le permiten detenerse de 100 a 0 km/h en 32 m. Desde fuera, el sonido de su motor no enamora, pero desde dentro, sintiendo su empuje, es la bomba. Los motores turbo no suenan como los atmosféricos, pero sí corren más. Este V6 de aluminio (con sistema de desactivación de 3 cilindros para reducir emisiones) es completamente nuevo, con bloque a

90 grados (el V6 Maserati es a 60 grados); sólo comparte con el V8 Ferrari las cotas de diámetro por carrera de 86,5 x 82 mm (frente a 86,5 x 83), dado que su relación se considera idónea. Tiene 3 modos de conducción: Normal, Dynamic y Race. Con este último se muestra muy deportivo, pero no extremo, permitiendo controlar las generosas cruzadas provocadas por sus más de 500 CV al acelerar a fondo: 'la mecánica de las emociones' en estado puro.

MÁS PERSONALIZACIÓN LA NUEVA GAMA A3 OFRECE TRES ACABADOS, ADEMÁS DEL BÁSICO, CON ESTILOS DIFERENTES EN EL EXTERIOR

Audi renueva el A3 para seguir en cabeza del segmento compacto premium, que la marca de los aros inventó hace 20 años. Estrena un nuevo motor tricilíndrico de 115 caballos y aumenta su dotación tecnológica y su equipamiento. El compacto de la marca de los aros ya se puede reservar, aunque las primeras entregas serán en verano.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com



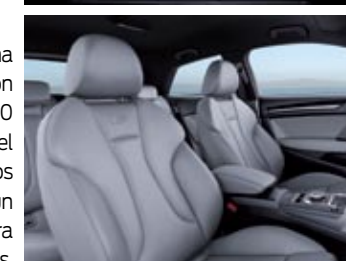
◀ La versión Sportback, de 5 puertas, es la estrella en ventas. Además, se ofrece el 3 puertas, el Sedán y el Cabrio.



▶▶ En la gama diésel, nueva versión de acceso con 110 caballos. Y en el interior, unos asientos perfectos y un espacio correcto para ocupantes.



▲ Entre el equipamiento destaca el Virtual Cockpit, una pantalla de 12,3 pulgadas en el cuadro de instrumentos donde se proyecta el navegador, velocímetro...



que, además, aumenta su potencia de 300 a 310 CV. Aunque en lo referente a motores, el tricilíndrico 1.0 TFSI de 115 caballos es la gran primicia. Un propulsor que pudimos probar en Munich y que agrada por su viveza de reacciones y por su empuje; aunque no suena excesivamente refinado y vibra algo más de lo que se espera en una marca premium. Pero como escalón de entrada será un buen principio. Y pocos cambios en el resto de la gama, con dos gasolina más de 150 y 190 CV, un nuevo diésel de acceso con 110 CV, y dos diésel de 150 y 184 CV. El gasolina de 190 y los dos diésel más potentes tienen variantes con tracción quattro; y en cuanto a los cambios, en toda la gama se puede optar por el manual de 6 velocidades o el nuevo S tronic de 7 marchas, salvo en los TDI de 150 y 184 CV, en los que es de 6. El A3 seguirá ofreciéndose con cuatro carrocerías: 3 puertas, Sportback –la más vendida–, Sedán y Cabrio.

Nuevos bríos

Audi, la marca que inventó el concepto de compacto premium con el A3 hace ya 20 años, renueva su apuesta por un segmento donde cada vez hay más competencia. A los clásicos BMW Serie 1 o Mercedes Clase A se han ido añadiendo rivales de otras marcas que buscan asaltar esta parte del mercado: Volkswagen Golf, Volvo V40, Infiniti Q30 o DS 4 son algunos de esos modelos. Y para dar la réplica, en Audi han retocado su A3 para seguir dando batalla.

En cuanto a estética, mucho continuismo; y solo nos podemos fijar en el renovado frontal con la parrilla Singleframe más estrecha y unas tomas de aire inferiores con mayor tamaño. Eso asemeja la 'cara' del A3 a otros mode-

los más grandes de la marca. Son nuevos los faros –bixenón de serie–, que en opción, por primera vez en este segmento, pueden incorporar tecnología Matrix LED. Y atrás también nuevas ópticas, de LED, con un diseño más afilado.

Pero sí se apuesta por diferenciar más un A3 de otro.

Por eso los niveles de acabado –Básico, Design, Sport y S-Line– tendrán cambios en el diseño exterior. Y también se apuesta por más equipamiento de serie. Todos los A3 ofrecen los mencionados faros bixenón, radio MMI Plus, pantalla a color, volante multifunción, bluetooth y conexión

USB, sensor de lluvia y luz, espejo exterior calefactable y climatizador.

Y si queremos ir más allá, el equipo opcional ofrece dispositivos de segmentos superiores, como el Virtual Cockpit, que convierte el cuadro de instrumentos en una pantalla digital de 12,3 pulgadas que cambia su configuración con solo tocar un botón del volante. También se ofrece el Audi Connect, un módulo que integra una tarjeta SIM preinstalada en el coche con tarifa plana –gratis durante 3 meses– y que permite la itinerancia en la mayoría de países europeos; o el Audi Phonebox, un cargador de teléfono inalámbrico.

Y nuevos asistentes traídos de los Audi más caros: por ejemplo, el sistema de conducción en atascos, que permite dejar el control al coche hasta 65 km/h, sistemas Audi active lane assist y Audi pre-



◀ Primer compacto premium con faros LED Matrix. 1.- Área atenuada. 2.- Área iluminada. 3.- Señales de tráfico iluminadas con menos intensidad. 4.- Cámara frontal.

sense front mejorados, incluyendo la protección predictiva de peatones o el sistema de aviso de tráfico trasero.

En el apartado dinámico, tampoco hay cambios. Estrena control de estabilidad electrónico y un nuevo embrague multidisco para el nuevo S3

PRECIO DESDE **25.540 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **104 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

	Calidad de acabado. Equipamiento y nivel tecnológico. Comportamiento. Precio.		Imagen demasiado continuista. Motor tricilíndrico poco refinado para un premium.
--	---	--	--

FICHA TÉCNICA A3 SPORTBACK

MOTOR	1.0 TFSI	1.4 TFSI COD	2.0 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.395	1.984	1.598	1.968	1.968
Potencia máx. (CV/rpm)	115	150/5.000-6.000	190	110/3.200-4.000	150/3.500-4.000	184
Par máximo (mkg/rpm)	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	32,6/1.500-4.200	25,5/1.500-3.000	34,6/1.750-3.000	38,7/1.750-3.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera/quattro	Delantera	Delantera/quattro	Delantera/quattro
Caja de cambios	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.	Aut. 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	N.d.	205/55 R16	205/55 R16	N.d.
Peso (kg)	1.275	1.305	N.d.	1.335	1.380	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.313/1.785/1.426	4.313/1.785/1.426	4.313/1.785/1.426	4.313/1.785/1.426	4.313/1.785/1.426	4.313/1.785/1.426
Volumen maletero (l)	380/1.220	380/1.220	380/1.220	380/1.220	380/1.220	380/1.220
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	8,2	6,7	10,7	8,6	6,8
Velocidad máx. (km/h)	206	220	244	200	218	230
Consumo mixto (l/100 km)	4,5	4,6 (Aut. 4,8)	5,5	3,9 (Aut. 3,8)	4,0 (Aut. Quattro: 4,4)	4,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	104	107	126	104	105 (Aut. Q: 116)	194
Precios desde... (euros)	25.950	N.D.	N.D.	26.400	N.D.	N.D.

PRECIO **42.400 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **123 A 204 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Seguridad extra. Sensaciones al volante. Economía de uso. Tecnología. Sólo 50 kg más de peso.

DEBE MEJORAR

- Gama mecánica escasa en los XE. Sólo con cambio automático. Emisiones por encima de 120 g/km de CO₂.



Para todas las estaciones

Jaguar refuerza su gama AWD, ya que traslada este efectivo sistema de tracción a los XE y XF, lo que aporta seguridad y diversión extra.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El nuevo todocamino Jaguar F-Pace ha revolucionado la gama de la firma británica, a la que llegan nuevas versiones AWD para los XE y XF, las dos últimas berlinas en llegar, y que comparten un sofisticado chasis de aluminio que les confiere una gran ligereza y potenciando su excelente dinámica.

Jaguar y Land Rover van de la mano. Entre ambas desarrollaron este efectivo sistema de tracción total que fue estrenado en el deportivo Jaguar



Se añade un embrague multidisco en el eje delantero, donde llega potencia en 165 milisegundos si las ruedas traseras patinan.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	XE 2.0D	XF 2.0D	XF S/C 340	XF S/C 380
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.999	1.999	2.995	2.995
Potencia máxima (CV)/rpm	180/4.000	180/4.000	340/6.500	380/6.500
Par máximo (mkg)/rpm	43,9/1.750-2.500	43,9/1.750-2.500	45,9/4.500	45,9/4.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis.	Dis. vent./Dis.	Dis. vent./Dis.	Dis. vent./Dis.
Neumáticos	205/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	245/40 R19
Peso (kg)	1.615	1.700	1.760	1.760
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.672/1.850/1.416	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457
Volumen maletero (l)	450	540	540	540
Capacidad depósito (l)	56	66	74	74
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	8,4	5,4	5,3
Velocidad máx. (km/h)	225	222	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,9	8,6	8,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	123	129	204	204
Precios desde... (euros)	42.400	51.538	71.908	81.786

F-Type. Y no sólo garantiza una excelente tracción sobre firme resbaladizo –desde el Jaguar Drive Control hay un programa específico ‘Invierno’, sino que el dinamismo mejora gracias al sistema In-



Los AWD sólo se ofrecen con la transmisión automática. El Jaguar Drive Control suma el modo ‘Invierno’ que garantiza tracción.

telligent Driveline Dynamics, capaz de enviar potencia a las ruedas delanteras en sólo 165 milisegundos y que actúa junto al control de reparto de par –Torque Vectoring–. Con todo ello, la potencia se distribuye entre sus cuatro ruedas de forma efectiva, garantizando la seguridad, pero sin perder el ‘feeling’ dinámico de un vehículo de propulsión posterior.

Este sistema de tracción sólo se combina con la transmisión automática de 8 velocidades, mientras que en los XE sólo está disponible junto al motor 2.0 Diésel. Los Jaguar XF nos ofrecen algo más de variedad, ya que también añade el poderoso motor 3.0 V6 de gasolina, disponible con 340 y 380 CV.

Este sistema sólo envía potencia al eje delantero cuando es necesario, lo que ayuda a mimar el consumo, apenas medio litro superior a los de propulsión. Pero sus emisiones quedan por encima de los 120 g/km y el precio se resiente.



Las tecnologías Skyactive aplicadas al Mazda3 1.5 turbodiésel vuelven a marcar distancias.



Camino acertado

La trayectoria de Mazda en España es de nota con un notable aumento de ventas y nuevos productos. Ahora llega el Mazda3 diésel más accesible.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Mazda siempre ha tenido productos interesantes, pero ahora además tiene un diseño que convence a casi todo el mundo, una imagen de marca que entra por los ojos al primer vistazo, respaldada por una fiabilidad contrastada y un paquete de tecnologías que permiten que cualquiera de sus modelos tenga ya de partida media batalla ganada.

Es el caso del interesantísimo Mazda3 que tras el estreno de su tercera generación hace dos años, ahora recibe el motor 1.5 Skyactive-D estrenado hace poco en el CX-3 con 105 caballos de potencia, un consumo medio homologado de 3,8 l/100 km y unas emisiones de CO₂ que no superan los 99 g/km. Este motor de cilindrada modesta pero generoso par, va cargado de tec-

nologías que permiten hablar de un propulsor de los más eficientes y silenciosos de su clase. En concreto cuenta con un turbocompresor de geometría variable, una relación de compresión extremadamente baja de 14,8:1 con ventajas de peso a nivel estructural y de sonoridad; una inyección optimizada que mejora el consumo; un intercooler refrigerado por agua e integrado en el colector de admisión; y por último una nueva tecnología denomina-

da ‘Natural Sound Smoother’ que ayuda a reducir la sonoridad, las vibraciones y el ruido a frecuencias habituales cuando el coche arranca o en conducción urbana.

El resultado de todo esto es un coche que consigue acelerar en menor tiempo que rivales de mayor potencia y situar el consumo medio ponderado de la versión de 5 puertas con cambio manual, en 3,8 l/100 km, al nivel de los más eficientes cumpliendo la nor-



El interior del Mazda3 1.5 Skyactive-D destila calidad por los cuatro costados. Y su equipamiento de serie básico es muy completo.



La cámara de visión trasera es de serie en el acabado Luxury. El Mazda3 es de los más grandes de su segmento.

DESDE **22.525 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **99 A 114 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad. Amplitud. Relación prestaciones-consumos. Silencio de marcha. Agradado general.

DEBE MEJORAR

- Kit de reparación. Sin faros LED ni en opción. Asistentes de seguridad en acabados superiores.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 SKY-D
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499
Potencia máxima/rpm	105/4.000
Par máximo/rpm	27,6/1600/2500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. o Aut. 6 v.
Frenos del./tras.	Disco/Tambor
Neumáticos	215/45 R18
Peso (kg)	Desde 1.270
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460/1.795/1.450
Volumen maletero (l)	364/1.263
Capacidad depósito (l)	51
De 0 a 100 km/h (s)	11,0/11,6
Velocidad máx. (km/h)	185/181
Consumo mixto (l/100 km)	3,8/4,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	99/114
Precios desde... (euros)	22.525

ma Euro VI sin tener que emplear demasiados recursos. Además, es un coche de conducción fácil y agradable, muy silencioso, con un acabado de calidad y un chasis eficaz que disfruta de eje trasero multibrazo frente a otros sistemas más sencillos. Por situar a este compacto de 4,46 metros de longitud, vemos que tiene la calidad de un VW Golf, el tacto al volante de un Seat León, la agilidad de un Opel Astra y ese toque exclusivo que tienen marcas como Volvo o DS. Además, es más grande que cualquiera de sus rivales y ofrece un espacio interior especialmente generoso.

El Mazda3 1.5 Skyactive-D se vende desde ya en España desde 22.525 euros, 18.575 euros aplicando la campaña de lanzamiento.



11 COLORES PARA ELEGIR. Y EL EXTERIOR SE PERSONALIZA CON DETALLES NEGROS: MARCO DE LA PARRILLA, SPOILER, RETROVISORES...



Lleno de emoción

Con el Fabia Monte Carlo, Skoda rinde homenaje a la exitosa tradición deportiva de la marca en los últimos 115 años. Porque si la tercera generación del Fabia destaca por un nuevo lenguaje de diseño más expresivo, la versión Monte Carlo es todavía más emocionante y personalizable.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Poco después de lanzar la tercera generación del Fabia, Skoda presentó el Fabia Monte Carlo, disponible para los modelos hatchback y Combi, y que propone más dinamismo, una imagen estilizada, altas dosis de emoción, un equipamiento exterior y un diseño interior más deportivos, y la tecnología más moderna.

Para Frank Welsch, responsable de Desarrollo Técnico del Consejo de Dirección de

Skoda, «el nuevo Fabia Monte Carlo es uno de los vehículos más excitantes de su clase». Y lo es, para empezar, por su imagen deportiva, pues monta llantas de aleación negras de 16 pulgadas 'Italia', aunque también están disponibles las 'Twist Star' de 17 pulgadas. Y el vehículo puede equipar sus-

pensión deportiva rebajada en 15 milímetros. Además, algunos elementos de diseño en negro hacen que la imagen del Fabia Monte Carlo sea particularmente distintiva. El marco de la parrilla del radiador y el spoiler delantero son negros, así como las carcasas de los retrovisores, los pane-

les laterales y el difusor trasero. Incluso las barras del techo del Fabia Combi Monte Carlo son negras. El portón de las dos variantes disponibles tiene un spoiler en el techo del color de la carrocería, con independencia del que elijamos entre los 11 que Skoda ofrece. Asimismo, la luneta posterior,



El Fabia Monte Carlo está disponible con dos motores de gasolina y un diésel, cuya potencia va de 90 a 110 CV. Y las cajas de cambio son manuales y DSG de doble embrague

Monta llantas de aleación negras de 16 pulgadas tipo 'Italia', y se ofrecen las 'Twist Star' de 17 pulgadas.

vadas antes a vehículos de segmento superiores. El nuevo Fabia fue premiado con las cinco estrellas EuroNCAP por su protección y dotación de seguridad, capítulo donde encontramos el XDS+ –una función mejorada del bloqueo electrónico del

diferencial–, Speedlimiter, control de presión de neumáticos, seis airbags, freno multicolisión –forma parte del Control de Estabilidad Electrónico ESC y reduce el riesgo de colisiones posteriores a un accidente– y Front Assist con City Emergency Brake, dispositivo que utiliza un sensor de radar para medir permanentemente la distancia respecto al tráfico que nos precede, e intervenir cuando ésta es demasiado pequeña. Además, los sistemas Driver Activity Assist –detector de fatiga– y Hill-Hold Control –un asistente que facilita el arranque en pendiente– son opcionales.

las ventanas laterales traseras y el techo solar panorámico son tintadas (SunSet).

Toque deportivo que se extiende al interior, que es el más amplio de su clase. Un ejemplo: el maletero tiene 330 litros en el Fabia Monte Carlo, y 530 en el Fabia Combi Monte Carlo. El color negro, que domina como tono general, también se aplica al techo y el interior de los pilares. La consola central tiene embellecedores en diseño Red Cherry, el volante deportivo de tres brazos cuenta con un tapizado de cuero negro perforado y costuras rojas, el mismo acabado usado en el pomo del cambio y el freno de mano. Los asientos deportivos adoptan tapizados que combinan el negro, el gris y el rojo con tiras verticales grises, las alfombras negras tienen costuras en rojo y

los pedales de acero inoxidable son semejantes a los de un coche de competición.

En cuanto a la gama de motores del Fabia Monte Carlo, podemos elegir entre dos de gasolina –1.2 TSI de 90 CV y 1.2 TSI de 110– y un diésel 1.4 TDI de 105 CV que consume sólo 3,6 l/100 km. Comparado con el modelo anterior, tanto el gasto como sus emisiones de CO₂ han sido reducidos hasta un 17 por ciento. Ade-

más, todas las mecánicas del Fabia cumplen la nueva norma de emisiones EU6 y equipan los sistemas Stop-Start y de recuperación de energía de frenada. Las cajas de cambio son manuales y DSG.

En cuanto al equipamiento, las características del Fabia Monte Carlo están basadas en el acabado Ambition, e incluyen un gran número de innovaciones de seguridad, comodidad y tecnología reser-



Tanto el Fabia Monte Carlo –izquierda– como el Fabia Combi Monte Carlo –arriba– pueden equipar la suspensión deportiva rebajada 15 mm. Ambos equipan en el portón trasero un spoiler del color de la carrocería en el techo.



En el deportivo y personalizable interior domina el tono negro. Y por todas partes hay prácticas opciones de almacenamiento Simply Clever: compartimentos inteligentes, soportes ingeniosos...

De serie equipa los sistemas de seguridad XDS+, Speedlimiter y control electrónico de la presión de los neumáticos, así como seis airbags, luces diurnas LED y antiniebla



EL MODELO QUE REVOLUCIONÓ LOS VEHÍCULOS COMERCIALES

Feliz cumpleaños, Berlingo

Hace 20 años salió de la planta de Balaídos el primer Citroën Berlingo, el modelo que cambiaría un segmento que hasta la llegada del comercial francés se limitaba a la transformación de turismos para transportar mercancías.

Rompiendo esos moldes, el Berlingo se convertía en referencia, cambiando paradigmas y estableciendo códigos que no tardarían en ser seguidos por otros fabricantes. No en vano, era el primer comercial que nacía como modelo independiente, tanto por diseño como por confort y prestaciones, al ofrecer esa conjunción de trabajo y ocio ahora tan generalizada, pero inexistente en 1996

cuando se lanzó el Berlingo, que se fabricaba, y se fabrica, en Vigo para todo el mundo. Su vocación multiusos y multifuncional lo han convertido en el líder del mercado durante 12 años, los últimos diez, consecutivos. Siempre ha mantenido el espíritu innovador a lo largo de una historia plagada de prototipos fabricados por carroceros de renombre, que reflejaban visiones alternativas, como el Bulle (1996), la versión redondeada de un automóvil urbano, acogedor, atractivo y con gran habitabilidad encargada a Heuliez y punto de partida del C3 Lumiere, germen de la primera generación del C3. Además, en 1996, y en París, se estrenaba el Berlingo Grand Large, precursor del actual Berlingo Multispace.

También Bertone firmó un Berlingo singular: el Coupé de Plage con espíritu Mehari, que incluía soportes para las tablas de surf y dos hamacas en la parte trasera; variación considerada en Citroën como el antepasado directo de Cactus M y e-Mehari. Las nuevas ideas lo acercaban a los SUV y 4x4 con el concepto Mountain Vibe, y a los actuales Multispace XTR Plus.

En paralelo, el genuino Berlingo ha seguido marcando diferencias en sus sucesivas remodelaciones. La primera, seis años después de su lanzamiento, fue más allá de una modernización estética con la incorporación de la tecnología de multiplexado y elementos habituales en el equipamiento de los turismos, como el cierre au-

tomático de las puertas al sobrepasar los 10 km/h, el mantenimiento de las luces después de apagar el motor o los limpiaparabrisas con ajuste automático a la velocidad del vehículo. También se reforzaba el aspecto con faros de grandes dimensiones, un capó horizontal y nervado, un paragolpes delantero

envolvente y aletas y molduras laterales.

La primera revisión a fondo llegaba en 2008, cuando gana 24 centímetros de largo, 12 de ancho y 3,5 de distancia entre ejes, para contar con un volumen de carga de 3,3 metros cúbicos. Además, esta segunda generación, que se mantiene hasta hoy con algunos cambios, mejora el confort con la utilización de los ejes y suspensiones del C4 Picasso, y vuelve a marcar diferencias al incorporar de serie elementos de seguridad no muy generalizados en los turismos de la época, como ABS con ayuda a la frenada de emergencia; se unen ESP y detección de neumáticos poco inflados, y cuatro airbag. Más tarde llegarían los faros LED y los antiniebla con función Cornering Light. En su última actualización, conectividad y seguridad protagonizan los cambios, con equipamientos como Mirror Screen, Active City Brake, cámara de marcha atrás o ayuda de parking. A lo que se unen los motores BlueHDi y la versión eléctrica, con cotas de carga idénticas a las disponibles en los Berlingo diesel o gasolina.

Con la tercera generación, que empezará a montarse en 2018, se abrirá una nueva era para un modelo del que pronto se habrán hecho 2,5 millones de unidades.

Nuevo coche para Vigo

En su visita a España para recoger el Premio Protagonista del Motor-Galería de El Mundo, Carlos Tavares, presidente y consejero delegado de PSA, viajó a Galicia para comunicar a los trabajadores y al presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, la adjudicación de un nuevo modelo a la planta que PSA Peugeot Citroën tiene en Vigo. El consejero delegado de PSA adelantó que se fabricará a partir de 2020 y conlleva una inversión de 640 millones de euros –también anunció otros 60 millones de euros para la fábrica que PSA tiene en Villaverde, Madrid–. Avanzó que, junto a los sustitutos de Citroën Berlingo y Peugeot Partner, que entrarán en producción en 2018, el nuevo modelo garantizará la actividad a pleno rendimiento en Balaídos hasta 2026. Tavares elogió la implicación de la Xunta de Galicia y Zona Franca de Vigo en la mejora de la competitividad de la planta viguesa, que coloca como una de las tres mejores del grupo en calidad industrial. Por su parte, las autoridades gallegas calculan que a la inversión de la marca se unirán unos 3.000 millones de euros de la industria auxiliar.



▲ El presidente de PSA, Carlos Tavares, saluda al presidente de la Xunta de Galicia Alberto Núñez Feijóo.

en breve

► **RADARES EN CATALUÑA**- Dos radares de tramo ya funcionan en el Bus-Vao de la C-58, a la altura de Montcada i Reixac (Barcelona), donde el límite es de 90 km/h. Por ese carril circulan 7.500 vehículos de media al día desde que empezó el año.

► **ACUERDO PSA Y DONGFENG**.- El grupo francés y el chino refuerzan su filial DPCA con un acuerdo para el desarrollo de la plataforma eléctrica 'e-CMP', que permitirá lanzar a partir de 2019 vehículos eléctricos de sus cuatro marcas.

► **FUJI HEAVY INDUSTRIES SERÁ SUBARU**.- A partir de 2017 el fabricante de los Subaru se llamará Subaru Corporation. Un cambio de denominación para potenciar y aumentar el crecimiento de Subaru como marca especialista de referencia.

► **ALERTA DE MULTAS**.- El Comisariado Europeo del Automóvil (Cea) ofrece un servicio gratuito de alertas de multas online a los conductores a través del buscador de la web www.multascea.es.

► **LA MEJOR REPUTACIÓN**.- Con 83,4 puntos sobre 100, el Grupo BMW es la empresa con la mejor reputación de las 290 analizadas en España, según el informe Rep Trak Pulse, que recoge la opinión de los consumidores.



Volvo Coche conectado, coche futuro

Que los coches estén conectados y se comuniquen entre ellos y con las infraestructuras es una de las líneas en las que trabajan fabricantes, universidades y administraciones públicas, un proceso que generará a la sociedad un ahorro de 80.000 millones de euros en 2020 y unos 110.000 millones en 2025. Lo dice Germán López Madrid, el presidente de Volvo en España y Portugal, que apunta esos ahorros por la reducción del consumo, la posibilidad de evitar atascos, la optimización del uso del vehículo, la bajada de la siniestralidad y la limitación de las consecuencias de un accidente al agilizar la asistencia a los heridos. Son pronósticos que

conllevan la adaptación de los fabricantes a las nuevas tendencias, que reconfigurarán esta industria y que se podrán definir en conducción, 'big data', posventa, conectividad de entretenimiento y plataforma de internet. Porque no debemos olvidar, puntualiza López Madrid, que la conectividad puede ser a internet, coche a coche sin interacción del usuario y coche-infraestructuras, también sin intervención del conductor. Un panorama que exigirá a la industria europea del automóvil reinventarse, dado que, recuerda el presidente de Volvo España, los mayores fabricantes de baterías están en Asia y los mayores fabricantes de tecnologías son americanos. Por lo que se refiere a Volvo Cars, el año ha comenzado bien, al cerrar el primer trimestre con unos beneficios de explotación de 3.145 coronas suecas –unos 339 millones de euros– gracias al incremento de las ventas –120.591 unidades– en Europa, Asia y Estados Unidos, con notable contribución del nuevo XC90, que suma 20.800 matriculaciones en los tres primeros meses de 2016.

Con la compra del 34% Nissan controla Mitsubishi

El trucaje realizado por Mitsubishi en los datos de consumo de sus modelos

la cifra

9.014.000

híbridos comercializó Toyota hasta el pasado 30 de abril, sumando el último millón en nueve meses. El grupo nipón ofrece esa tecnología en 34 turismos, incluido el Prius+ plug-in hybrid, que llegan a más de 90 países. Limitado al mercado japonés, su primer híbrido fue el Coaster, que salió en 1977, cuatro meses antes de que se lanzara el Prius, del que se han vendido 3.732.000 unidades.

110 Nissan Leaf La operación e-taxi más importante del mundo

La revolución eléctrica llega al mundo del taxi en Madrid de la mano de Nissan y la Ciudad de Taxi, que pondrán en funcionamiento 110 unidades de e-taxi, cifra que supone la operación de taxi eléctrico más importante del mundo. El vehículo elegido para protagonizar ese hito es el Leaf con batería de 30 kWh, que le permite recorrer hasta 250 kilómetros con una carga. A esa encomiable autonomía se añaden confort y prestaciones, no en vano es el vehículo eléctrico más vendido del mundo al que su tamaño lo convierte en modelo ideal para moverse por ciudad. Todo ello con un gasto de entre 1 y 2 euros cada 100 kilómetros, en función de la tarifa eléctrica, lo que divide por cuatro el gasto de un vehículo con motos de combustión tradicional; y el añadido de un mantenimiento hasta un 40 % por debajo de los coches de mecánicas convencionales. Para Marco Toro, consejero director general de Nissan Iberia, la iniciativa es fruto de una sociedad más comprometida con el medio ambiente y la movilidad sostenible.



pagado 237.000 millones de yenes –casi 2.000 millones de euros–. Cerrado el acuerdo, Carlos Ghosn, consejero delegado y presidente de Nissan, asegura que Mitsubishi mantendrá su identidad de marca y se beneficiará de las sinergias con la Alianza, que mantiene con Renault desde hace 17 años.

Nuevos casos Más dudas sobre fraudes de emisiones

Mientras la agencia de calificación Moody's calcula que el fraude de las emisiones puede costar 21.200 millones de euros a Volkswagen, las dudas sobre otros fabricantes no dejan de proliferar. Las levanta el Gobierno alemán, exigiendo a Opel que aclare la posible manipulación de los Astra y Zafira con motores 1.6 CDTi, que denuncian algunos medios de comunicación del



país, acusación rechazada por la marca. A lo que se añade la sospecha transmitida por Alemania a las autoridades de homologación italianas sobre la posible manipulación de emisiones en modelos de Fiat Chrysler. Por su parte, Corea del Sur acusa a Nissan de manipular

emisiones en las mecánicas diesel del Qashqai y propone una multa de 247.000 euros; y Suzuki admite errores en la medición del consumo de 16 modelos, variación que afecta a 2,1 millones de automóviles comercializados en Japón desde 2010.

EDICIÓN 20 ANIVERSARIO

Dos décadas marcando diferencias se concretan en la versión especial con la que Citroën celebra tan redonda onomástica, manteniendo la vocación inconformista de un modelo que siempre ha ido introduciendo los equipamientos y tecnologías más innovadores. Por eso, el '20 Aniversario' cuenta con suspensión sobreelevada –7 milímetros en el eje delantero y 10 en el eje trasero–, además de barras de techo y protectores bajo el motor y en la carrocería. Incluye de serie ayuda al estacionamiento delantero y trasero, y cámara de visión trasera, añadiendo como opción el Active City Brake y el navegador con pantalla táctil. Con 678 litros de maletero –y 60 más opcionales correspondientes al techo Modutop–, que pueden ser 3.000 litros prescindiendo de la segunda fila de asientos, está disponible con el PureTech 110 S&S y los BlueHDi 100 y 120 S&S 6V, desde 16.500 euros.



Contemplar un carro de combate en acción te deja casi sin palabras. Meterse dentro de esta poderosa mole de acero, ponerse a los mandos y pilotarlo es una excitante experiencia que no se puede comparar con ninguna otra. Solo Carlos Sainz, y ahora Motor 16, han tenido la oportunidad de conducir el Leopard 2E fuera del entorno militar. Todo un honor.



◀ El piloto del Leopard puede conducirlo mediante periscopios y cámaras térmicas, o asomado, aunque entonces el giro de la torre se bloquea por seguridad. Tras un cursillo rápido, enseguida pudimos comprobar su agilidad tanto en asfalto como en el campo.

CARLOS SAINZ También probó el Leopard 2E

El 29 de abril de 2014 el piloto español Carlos Sainz visitó la Brigada de Infantería Acorazada 'Guadarrama XII' y compartió sus experiencias por el desierto en una conferencia en la que, además, comparó las dificultades del 'Dakar' y los valores de compañerismo, valentía y esfuerzo que se despiertan ante estas situaciones, con la dureza de las misiones del Ejército de Tierra y el coraje de los militares. Además, Sainz afirmó sentirse «orgullosa de estar aquí y orgullosa de ser española». El piloto es desde entonces asesor de los componentes de la BRIAC para la conducción en terrenos de dificultad extrema como los que se encuentra él en competición, y además pudo conducir un Leopard 2E y vivir en primera persona lo que se siente dentro de un vehículo acorazado a una velocidad que poco tiene que ver con la que suele alcanzar en los tramos más rápidos de los raids. Se trata, en definitiva, que tanto las tripulaciones de estos carros de combate como el equipo encargado de su mantenimiento puedan mejorar la eficiencia del carro a todos los niveles en situaciones límite. Además, el piloto ayuda desde entonces a esta Brigada a controlar aspectos como la alimentación o la hidratación en estos ambientes.



◀ Carlos Sainz condujo el Leopard 2E en abril de 2014, y desde entonces es asesor de la Brigada de Infantería Acorazada 'Guadarrama XII'.

Terminator 2

En los últimos diez años he probado más de 20 vehículos que podríamos llamar 'raros'. Artefactos insólitos, muchas veces extraños, que vemos con frecuencia pero con una tecnología desconocida para el gran público y que hemos intentado explicar desde aquí. Y siempre con una característica

común: su espectacularidad. Artugios entre los que podemos destacar el tren AVE, un tractor Lamborghini cuyo interior para sí quisieran muchos deportivos, una curiosa máquina de asfaltar carreteras, una 'ratrack' de pisar y modelar pistas de esquí o el camión de bomberos más moderno

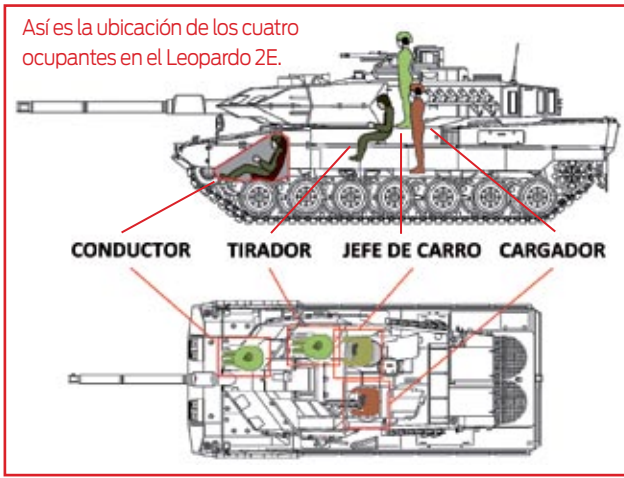
del Aeropuerto de Barajas. Pero en esta continua búsqueda de vehículos diferentes para probar, quizás sea el que hoy traemos a estas páginas al que teníamos más ganas de echar el guante por razones de peso. En concreto, 65 toneladas, que es lo que pesa el Leopard 2E, uno de los tres carros de

combate más modernos y eficaces del mundo, y el que utiliza nuestro Ejército de Tierra desde diciembre de 2003.

Tengo que reconocer que, cada uno a su modo, todos los vehículos probados contaban con alguna característica que los hacía especiales, y que han dejado huella. Pero todo en es-

te tanque es tan colosal que la experiencia a sus mandos sí-túa al Leopard 2E, de entre los ingenios probados, en los primeros lugares de una virtual clasificación personal por nivel de emociones logradas. Y la razón es sencilla: hablamos de un vehículo brutal, con un peso en combate de 65 toneladas -60 unidades del Renault Clio-, un motor V12 turbodiesel de 47,6 litros de cilindrada -como la que suman los motores de 55 Fiat 500 Turbo TwinAir- y 1.500 CV de potencia,

con 14 ruedas, un consumo medio en uso todoterreno de 500 litros cada 100 kilómetros -17 l/100 km el Mercedes G65 AMG-, un cañón de 120 mm por el que sale el proyectil a 1.700 metros por segundo -6.300 km/h- con un alcance máximo eficaz de cuatro kilómetros, y un precio que ronda los 11 millones de euros. Madre mía, ¡qué bicho! Sería un buen vehículo de 'guerrilla urbana', pues no se le iba a resistir un solo atasco. Lógicamente nunca había-



EN LAS TRIPAS DEL LEOPARDO 2E



◀ El volante del Leopard 2E es muy pequeño. El cambio es hidromecánico Renk de funcionamiento automático, con cuatro velocidades de avance y dos de retroceso.



◀ El acceso del conductor al interior no es directo, y requiere flexibilidad y un periodo de adaptación. El interior puede llegar a ser completamente hermético.



◀◀ El motor del Leopard 2E es un turbodiésel, con 47,6 litros de cilindrada y 1.500 CV. Su cárter admite 50 litros de aceite, que no se cambia a la ligera en las revisiones. Las coronas propulsoras sufren un desgaste que se controla mediante testigos.



◀◀ El Carro Recuperador es un Leopard 2E sin torre, elemento que se sustituye por un brazo grúa y que sirve para recuperar a los Leopard 2E averiados o atrapados en una zona de terreno muy complicado.



mos probado nada con ruedas que tuviese datos tan asombrosos, pero la Brigada de Infantería Acorazada 'Guadarrama XII', que tiene 88 unidades, no puso ni una sola pega cuando les planteamos el test. Todo lo contrario. Y aunque me habría ido hasta el otro lado del mundo para probar a fondo el Leopard 2E, he tardado solo diez minutos desde la puerta de casa hasta poder tocar con mis manos el carro de combate más avanzado de la tierra en la Base Militar de El Goloso, en Madrid. Una increíble obra de ingeniería con patente alemana, pero fabricado con muchas mejoras en Sevilla por General Dynamics, que en 2001 compró la famosa Santa Bárbara.

Familiarizarse con el Leopard 2E no es fácil. Acceder hasta el puesto de conducción en la parte más avanzada y baja del carro requiere ausencia de claustrofobia y bastante flexibilidad, pues hay que deslizarse totalmente tumbado por una especie de pasadizo repleto de obstáculos. Una vez al volante, el panorama que encontramos es preocupante. A nuestra izquierda, no menos de 50 mandos e interruptores, cuatro relojes y dos pantallas; a la derecha, 11 mandos y más pantallas; y de frente, más relojes... y un temor creciente a

tocar algo que no deba y que este 'monstruo' de acero despierte. El cabo 1º Cifuentes, encargado de conducir este carro y el conductor más antiguo de la Brigada, me ha intentado resumir en diez minutos el curso teórico de tres o cuatro semanas, y el práctico de 14 días, que tiene que superar todo aquel que quiera conducir un carro de combate. Y creo que he podido procesar casi todo, por la cuenta que me trae, porque cuando me deslizo hasta 'la cueva' y me pongo al volante estoy más solo que la una. Porque no hay sitio para nadie más. El reparto del espacio y la ubicación de cada elemento dentro de este laberinto de recovecos, piezas, salientes, pantallas y planchas de metal se ha tenido que hacer como si fuera una especie de 'tetris' gigante. Pero está magníficamente resuelto y sorprende el aprovechamiento del espacio; que, ojo, no se corresponde para nada con la talla exterior. Menos mal que me pongo un casco con micrófono y emisora conectada a los otros tres tripulantes y, sobre todo, a mi 'guardaespalda', el sargento jefe de carro Oliver Martín de la Aldea, que me ayuda a distancia con las dudas.

Una vez a los mandos, con un asiento que se regula en altura y un reposacabezas que surge de la nada, sorprende la amplitud y la gran visibilidad que proporciona el sistema de espejos si, por lo que pueda pasar, has decidido no ir con la cabeza asomada. También llama la atención la tecnología que esconde una mole de acero que se mueve a su antojo, y siempre por debajo de sus posibilidades, entre socavones, charcos, maleza, triaieras y pendientes. Escenario y situaciones límite que pondrían contra las cuerdas al to-

doterreno más eficaz. En este entorno disfruto como un poseo porque sé positivamente que para pasar con el mejor todoterreno por los cinco kilómetros que he atravesado en diez minutos con el Leopard, casi sin enterarme, habríamos tenido que echar la mañana, llamar al final a un tractor para que nos sacase y, con todo, el coche no habría vuelto entero a casa. Y es que este tanque puede superar sin despeñarse obstáculos verticales de 1,10 metros de altura, atravesar, como quien pisa un chicle, zanjas de hasta 2,90 metros de ancho y subir pendientes del 60 por ciento.

Conducir un tanque por placer, sin calor –carece de aire acondicionado–, enemigos acechando o la presión de ir en grupo midiendo las distancias o disparando, es un disfrute que engancha, pero entraña una gran responsabilidad y en zona de guerra el trabajo del cuarteto que forma la tripulación es tan importante, o más, que el del carro. También nos ha llamado la atención lo bien diseñado que está el Leopard para facilitar su mantenimiento, ya que por ejemplo el conjunto motor-cambio, cuyo peso es de cinco toneladas, es modular y se puede sustituir en menos de media hora soltando cuatro tornillos y con la ayuda de una grúa. Y sorprendentes los frenos, con un tacto brusco al que hay que acostumbrarse, pero con una eficacia asombrosa si tenemos en cuenta los 65.000 kilos que pesa esta joya. A 70 km/h sobre asfalto el Leopard se detiene en menos de 35 metros gracias a un freno hidroneumático con retardador, sumado al agarre del sistema de oruga. Y hasta 15-20 km/h cuenta con un freno de pie mecánico de doble disco. ¡Y también tiene freno de mano!



◀◀ El sargento jefe de carro Oliver Martín de la Aldea, coordinador de toda la acción de fuego del carro probado, nos contó los pormenores del Leopard 2E. El tirador y el jefe de carro deben estar perfectamente coordinados porque son los que más interactúan.

EN LAS TRIPAS DEL LEOPARDO 2E



◀ El conductor del carro cuenta con una visión por medio de un sistema de espejos, o periscopio, con filtro láser, cámaras térmicas y cámara de marcha atrás.



◀ El Leopard 2E tiene un cañón de ánima lisa y 120 mm –con un largo de 6.600 mm–, de cuya carga, en esta unidad, se ocupa el soldado cargador Alejandro Ramos Merchán.



◀ Dispara con un alcance eficaz de 4.000 metros. El vadeo normal es de 120 centímetros; el profundo, de 223, y la inmersión, de 400 con esnórquel.

Otro funcionamiento curioso es el de la dirección, pues el carro gira bloqueando la oruga del lado al que se quiere torcer. Por eso los giros requieren destreza con volante y acelerador. Una habilidad que muchas veces evitará que se salga la cadena, contratiempo bastante habitual. Cuando esto ocurre, la tripulación está entrenada para ponerla en su sitio, una operación relativamente fácil a nivel técnico –se quitan los eslabones soltando tres tornillos– pero que requiere tiempo, esfuerzo y paciencia. La parte superior del tanque recibe el nombre

de ‘torre’, y la inferior se llama ‘barcaza’. Y lo más sorprendente de este conjunto, y una de las mejoras más importantes de la evolución de este carro realizada en España, ha sido sustituir toda la hidráulica de la torre, es decir del cañón, por un sistema de estabilización electromecánico que permite apuntar y disparar en movimiento manteniendo constante la precisión al objetivo independientemente de la orografía del terreno.

Y dos apuntes más que nos han llamado la atención. Por una parte, el sistema estanco del motor, que se acciona

desde el puesto de conducción y permite al Leopard 2E vadear un río profundo ‘respirando’ por la escotilla del jefe de carro. Y por otro, que el sistema de seguridad de la centralita detiene el motor si detecta bajo nivel de aceite o algún otro problema grave, como en cualquier coche. Sin embargo, en una situación bélica y en terreno enemigo el plan B pasa por que el jefe de carro pueda puentear la centralita y continuar hasta que, si no hay más remedio, el motor reviente. Y en una situación límite, la tripulación entera podría abandonar el carro por

una escotilla de emergencia situada en el piso.

Cuando salgo de ‘la cueva’, por cierto con la misma torpeza que había entrado, me bajo del carro, me alejo un poco para tener la visión completa de la bestia y pienso por un momento lo que debe ser entrar en combate dentro de este ‘hierro’ de última generación. Y aumenta aún más mi admiración por estos chicos y chicas –esta Brigada cuenta con una conductora y dos tiradoras– que están dispuestos a jugar la vida por defendernos en caso de un conflicto, que esperemos tarde en llegar.

BRIGADA DE INFANTERÍA ACORAZADA ‘GUADARRAMA XII’ «Aprisa, duro, lejos»

La Brigada de Infantería Acorazada ‘Guadarrama XII’, ubicada desde su creación el 1 de Febrero de 1966 en la Base Militar de El Goloso (Madrid), es la única Gran Unidad de nuestro ejército que ostenta, con orgullo, la denominación de ‘acorazada’, consecuencia de sus dos Batallones de carros de combate Leopard 2E –88 unidades en este cuartel–, el más moderno y poderoso sistema de arma terrestre con

que cuentan nuestras Fuerzas Armadas. La BRIAC adopta como lema “Aprisa, Duro, Lejos”, que contiene la esencia más pura de las Unidades Carristas y refleja las características de su maniobra. Y este lema imprime carácter a todas sus intervenciones. Desde diciembre del año 1998 hasta la fecha, la Brigada se ha desplazado a diversos escenarios internacionales en operaciones de Mantenimiento

de la Paz como Bosnia y Herzegovina, Kosovo y Líbano. De abril a septiembre de 2011, componentes de todas las Unidades de la BRIAC se desplazan al Líbano, como fuerza de mantenimiento de Paz, constituyendo la Brigada Multinacional L/H-XIV. La organización, los medios de los que está dotada y la instrucción y el adiestramiento de su personal y unidades, hacen de la Brigada de Infantería ‘Guadarrama

XII’ la unidad más potente del Ejército español. La Acorazada dispone de un núcleo duro de carros de combate, de infantería mecanizada y de artillería ATP –autopropulsada–, que le confieren gran movilidad, potencia de fuego, protección y choque; siendo por todo ello un medio muy eficaz para la realización de acciones dinámicas, potentes, profundas y resolutivas en todo tipo de ambientes.



◀ De izquierda a derecha, Álvaro García Esteban, de la oficina de Comunicación; el tirador Rafael Mollá; el conductor Javier Cifuentes Laguía; Andrés Mas, de Motor 16; el jefe de Carro Oliver Martín de la Aldea; Luis Espinosa, de Motor 16, y Juan Brocal, el fotógrafo.



27 MAYO
A 5 JUNIO
2016



LA MAYOR OFERTA EL MEJOR MOMENTO COMPRA Y LLÉVATELO

Disfrútalo
con toda confianza

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



▲ En los años setenta, en este DS de apariencia banal se llevaba el salario a los empleados de Citroën.



▲ Obra también de Citroën, hizo su primer vuelo en 1975.

▲ Los vehículos de antes de la guerra son numerosos en este viaje en el tiempo por la tecnología y la innovación que se inicia con el Tipo A y nos conduce hasta los más modernos y sofisticados prototipos.



◀ Historia, deporte, innovación y el DS presidencial –izquierda– de De Gaulle y Pompidou comparten espacio con los más singulares prototipos, como el C3 Air –derecha–, precursor del Pluriel, o el C10 de los años 50 –a la izquierda, en color blanco–, conocido como ‘Gota de Agua’.



En la máquina del tiempo

La historia del automóvil va ligada a la trayectoria de Citroën, y esa simbiosis se puede comprobar muy de cerca en el llamado Conservatorio, una instalación en las cercanías de París donde conviven, convenientemente clasificados por decenios y temáticas, 400 piezas únicas en un excelente estado de conservación.

Testimonios vivos de una marca con enorme capacidad de innovación, están reunidos en un Conservatorio que los mantiene como el primer día para deleite de los que disfrutan con los vehículos que han marcado importantes hitos en la historia del automóvil. Y en esta enorme nave cercana a París no faltan esos icónicos modelos, que reflejan la forma de entender el automóvil de un adelantado a su tiempo, André Citroën, que además de inventar el engranaje con dientes en forma de chevrones –que se mantiene como iden-

idad de marca–, apostó por popularizar el coche ideando la venta a plazos, con precios revolucionarios y acciones comerciales y publicitarias ingeniosas y arriesgadas, como iluminar la Torre Eiffel con el logo y el nombre de Citroën en 1925, o aprovechar la estela de un avión para escribirlo en el cielo de París. Un recorrido por el abigarrado Conservatorio, donde más de 400 ejemplares que han marcado una época se presentan clasificados por decenios e islas temáticas, da muestra de ese espíritu innovador, que si-

gue formando parte de la filosofía de la marca. Es la mayor colección de Citroën que hay en el mundo, y en ella no faltan los ‘concept’, base de los modelos que han ido conquistando el mercado. Contrastan con los más primitivos vehículos de Citroën, previos a la Segunda Guerra Mundial, que nacieron con el Tipo A, el primer coche europeo fabricado en serie, para pasar por B10, C4, C6 o el elegante Rosalie, antes de lanzar el revolucionario Traction Avant (tracción delantera), que respondía a un concepto inédito y dominó

el mercado durante 15 años, marcando una época. También se guardan numerosos vehículos de la posguerra, como el 2CV o el innovador GS, junto a otros más insólitos como los primeros automóviles de juguete o el helicóptero biplaza desarrollado por Citroën en los años 70 para hacer frente a los atascos. Y no faltan algunas piezas únicas de los primeros comerciales de la marca, como el último ejemplar que se hizo del Tipo H, un modelo habitual entre los restaurantes sobre ruedas (Food Truck), o los

coches que hoy marcan diferencias, como el C4 Cactus o el e-Mehari eléctrico. Otros dos puntales del Conservatorio, que se puede visitar con cita previa, son los espacios dedicados a deporte y aventura, tan ligados a la identidad de Citroën desde sus primeros tiempos, y los más de mil metros de estanterías, que acumulan registros de matriculación, bocetos, planos, carteles, documentos... y un largo etcétera, que convierten este espacio en el mayor centro documental de la marca en el mundo.

CUATRO MAGNÍFICOS De nuevo en marcha

Cuatro ejemplares en perfecto estado me permitieron conocer esos modelos convertidos ya en leyenda. Por las calles de lo que fue un importante complejo industrial de Citroën conduje esas reliquias, ‘vigilados’ por un acompañante que sufría tanto como yo cuando alguna marcha rascaba al cambiar en el precioso Rosalie, que requería precisión extrema y parecía obcecado en desviarse a la izquierda cada vez que pisaba el freno. Especialmente emotivo fue conducir el Avant, el modelo que compró mi padre cuando yo era un bebé. El ahora probado era un siete plazas, sin servodirección y con una larga palanca para insertar las marchas; resultó fácil de llevar sin pisar mucho el acelerador y cambiando poco. Y 2CV y Mehari también me permitieron constatar la vertiginosa evolución del automóvil.



▲ El precioso Rosalie me resultó especialmente complicado, al no llegar a los pedales con facilidad por la inmovilidad del asiento. 2CV, Mehari y Tracción Avant despertaron agradables recuerdos.



MENOS DE 2 SEGUNDOS ES EL TIEMPO QUE LLEVA LA MANIOBRA CUANDO ENTRENAN. EN CARRERA, UNAS DÉCIMAS MÁS POR LA PRESIÓN



▲ En el caso de Renault, entre 80 y 90 personas están presentes en cada gran premio. Y todos bajo el control de la FIA, pues antes de cada carrera debe enviarse una lista con los nombres y sus funciones exactas en torno al coche.

Cuando la centésima de segundo es bella

En su retorno a la Fórmula 1, Renault está reforzando sus medios técnicos y humanos para cumplir el objetivo de volver a la victoria y los títulos. La gestión del grupo humano es uno de los factores cruciales para ello. El cambio de neumáticos y sus responsables son el paradigma último de la eficacia absoluta en un equipo de la especialidad reina del automovilismo. Paul Seaby, 'Race Team Director' de Renault, explica cómo funciona por dentro la escuadra de Renault.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Renault ha vivido diferentes etapas en la Fórmula 1 desde su llegada en 1977 con la tecnología turbo. Desde su retirada en 2009 de la última,

2016 marca un nuevo punto de partida, de nuevo como dueño de su propio destino y más allá del suministro de motores, como en su hasta ahora azarosa trayectoria con la nueva tecnología híbrida.

Renault ha vuelto a su an-

tigua base en Enstone, como en el pasado, a través de la adquisición del equipo Lotus. Pero dada la agonizante situación financiera y técnica de la anterior estructura, el principal objetivo pasa en el presente por reconstruir una

organización competitiva. En este sentido, el grupo humano es el principal capital de un equipo de Fórmula 1.

Y la optimización de ese capital en este ultracompetitivo mundo es uno de sus mayores desafíos. «La gestión de

personal, mantener a todo el mundo enfocado en la misma dirección es el principal problema para el 'Race Team Manager'», comenta Paul Seaby, un veterano gestor cuya principal responsabilidad es todo aquello no relacionado con la parte deportiva. Curiosamente, entre sus atribuciones también se encuentra la gestión de las paradas en boxes, área que, por sus características, es una suerte de micromundo en el seno de un equipo de Fórmula 1. «Alain Permane es

el responsable de Operaciones de pista y de la parte deportiva. Mi responsabilidad son los presupuestos, logística, viajes, gestión de personal, y el equipo de paradas en boxes...» explica Seaby, quien gestiona todo el grupo humano presente en un circuito de Fórmula 1, estrictamente limitado por el reglamento. «En boxes y en todo lo relacionado con la competición y los monoplazas se permite un máximo de sesenta personas, y se refiere a cualquier

persona que trabaja en el coche, y en cualquier función: ingenieros, mecánicos..., gente que trabaja directamente con el rendimiento del monoplaza».

Pero un equipo también cuenta con personal dedicado al marketing, y a los servicios de atención al equipo e invitados -'catering', seguridad...- o cualquier otra labor no competitiva. En el caso del equipo Renault, entre 80 y 90 personas están presentes en un gran premio. Eso sí, ba-

jo control de la FIA. «En cada carrera debemos mandar una lista a la FIA, especificando los nombres de todos los miembros del personal operativo en boxes, y también la gente que no trabaja directamente con el coche», explica Seaby.

Dentro de las restricciones establecidas en el reglamento, también se limita el tiempo que el personal de pista puede trabajar en boxes, el denominado 'curfew', es decir, la prohibición de trabajar



EN FORMA LOS MECÁNICOS TIENEN SESIONES DE ENTRENAMIENTO EN GIMNASIO, RECIBEN COMPLEMENTOS ALIMENTICIOS...



Los cambios de neumáticos se entrenan durante el invierno, y varias veces al día. Algunos llegan a cambiar 'su' rueda en un segundo y medio.



▲▼ De nada serviría evolucionar la aerodinámica de un monoplaza para ganar unas centésimas de segundo por vuelta si luego se pierde ese tiempo en las paradas de boxes. Todos los equipos 'miman' ese instante.



▲ Los mecánicos que intervienen en los cambios de neumáticos desempeñan también otras funciones en el equipo. Pueden ser desde cocineros hasta conductores de alguno de los camiones.

en el coche jueves y viernes en períodos de ocho horas, que terminan tres antes de la primera sesión de cada jornada. El monoplaza no puede tocarse, como tampoco tras los entrenamientos clasificatorios con el coche en el parque cerrado. La FIA cuenta con cámaras instaladas en los boxes para controlar cualquier posible intervención o presencia de algún miembro del equipo.

Con un calendario de 21 carreras, la gestión del personal en un equipo de Fórmula 1 se ha convertido en uno de los factores más críticos. «Esperamos mucho de la gente, pero la gente también tiene su vida, su familia, se casa, tiene hijos... Por ello, intentamos como equipo ser lo más justos posible con nuestra gente. Intentamos darles el mayor tiempo posible de descanso entre carreras», explica Seaby. «Si tienen que venir a la fábrica para practicar las pa-

radas en boxes o cualquier otra cosa, sería ocasionalmente. Son 21 carreras, más los entrenamientos privados, lo que supone unos 165 días al año fuera de casa».

En este sentido, la rotación de personal debe considerar un objetivo clave. «El problema es que si rotas a la gente no tienes consistencia. En la Fórmula 1 es muy importante la consistencia. Si mueves a la gente y una persona hace algo ligeramente diferente, quizás un coche no acabe la carrera. Hay que intentar mantener a la gente unida como equipo para lograr esa consistencia. Pero el problema hoy en día es que no tenemos un 'test team', con lo que el equipo principal hace todas las carreras».

Las paradas en boxes son también responsabilidad de Seaby en Renault. Su dinámica es la máxima expresión de un equipo de Fórmula 1: consistencia de rendimiento

técnico y humano, y eficacia a la milésima, que adquiere un valor crucial. ¿De qué sirve ganar una décima con una costosa evolución aerodinámica si se pierden varios segundos en una parada mal efectuada?

«Parte de mi trabajo es mejorar el tiempo de las paradas en boxes», explica el británico. «Hay que revisar constantemente dónde se puede mejorar, y hablamos de centésimas de segundo. Ver qué se hace mal, y qué se puede cambiar es una labor que nunca acaba. Porque, como llegó a definir una vez un colega de un equipo rival, una parada en boxes es como un ballet, que se baila con la música del motor, y donde un grupo humano tiene que funcionar en perfecta armonía entre ellos y la bailarina estrella, el piloto en su habitáculo».

Curiosamente, los mecánicos que habitualmente vemos en boxes realizando los cam-

bios de neumáticos puede llevar a cabo también las más variadas labores dentro del equipo. Un conductor de camión puede estar en una esquina quitando una rueda, un especialista en frenos en otra con la pistola en mano... Cada uno de ellos es entrenado a conciencia para realizar una operación que resulta crucial para el objetivo final de lograr una velocidad supersónica para la 'bailarina estrella en el habitáculo'.

Porque los miembros de un equipo de Fórmula 1 con diferentes misiones también tienen características físicas y mentales distintas, según la posición que ocupen. El uso de un gato requiere una considerable fuerza física, y no todos saben o pueden soportar el mismo grado de tensión, especialmente en tareas críticas como el uso de las pistolas, o la modificación de su dirección rotacional en

décimas de segundo a la vez

que se apunta a la tuerca, por ejemplo.

«Hacemos un control y análisis exhaustivo del rendimiento de cada individuo. Se puede medir el rendimiento individual de cada miembro con datos reales», explica Seaby. «Tenemos herramientas de software donde grabamos todo lo que ocurre en cada parada en boxes. Tenemos grabaciones visuales, las pistolas graban su tiempo en funcionamiento, miden cuánto se tarda con ella, lo que se tarda en poner y quitar una tuerca, cuánto tiempo está el coche en el aire, lo rápido que se eleva o se baja al suelo, o el tiempo total de una parada en boxes». Al margen del rendimiento individual, también se controla el rendimiento global en cada una de las esquinas del monoplaza.

Por ello, el trabajo en esta área es exhaustivo, repetitivo, constante. «Antes de la carrera de Melbourne hicimos 800

prácticas de cambio de ruedas, en ocho semanas, dos veces al día. Cada día durante el invierno se hacen pruebas, ensayamos tanto como podemos. Es muchísimo trabajo». Y, por supuesto, «deben estar físicamente en forma. Tenemos sesiones de entrenamiento en gimnasio, les damos suplementos alimenticios, contamos con doctores y fisioterapeutas en casa y en la pista...»

¿Y cómo se incentiva y estimula a los miembros del equipo? ¿Hay premios y recompensas para los mejores? «En principio, ya funcionan por la propia competitividad del entorno de la Fórmula 1, y entre los propios miembros del equipo ya de por sí quieren ser naturalmente los más rápidos», explica Seaby. «Durante el invierno, cada semana hay una especie de competición para ver qué esquina es más rápida, la más consistente. Porque una de las

claves no es solo lograr tiempos muy rápidos, sino hacerlo de forma regular». Durante la semana, el equipo que consigue los tiempos más regulares gana. «Normalmente, se llevan unas cervezas», sonríe Seaby, «pero realmente no es el premio, es el orgullo de ser los más rápidos».

Los tiempos logrados en la Fórmula 1 actual son extraordinarios. Pero los que vemos en televisión son superiores a «las marcas extraordinarias que se logran de puertas para adentro, aunque sea puntualmente. Hay quien llega a hacer su rueda en 1,5 segundos». Luego, llega la hora de la verdad, «en una carrera siempre hay presión, y se confirma en las paradas en boxes, cuando bajan los tiempos».

«En todos los entrenamientos bajo techo o fuera de carrera se tarda unos dos segundos en todo el proce-

so de levantar el monoplaza, trabajar en cada una de sus esquinas, bajar el coche y salir», explica Seaby. «En los entrenamientos se consiguen tiempos totales por debajo de los dos segundos. En la carrera va de 2,2 a 2,3 segundos, este es el objetivo, porque la presión en carrera está cuantificada: entre dos y tres décimas».

De ahí el trabajo tan exhaustivo o la repetición infinita del cambio de neumáticos en invierno, y también durante el año. El objetivo es que entrenen tanto que no tengan que pensar. Que lo hagan de forma mecanizada y automática «para que la presión les afecte lo menos posible».

«Ya puede estar el coche ardiendo, que solo te enterarías después de haber cambiado la rueda», explicaba gráficamente un mecánico. Ya se sabe, porque la centésima de segundo es bella.



Matriculaciones en Europa

SIGUEN LOS RECORDS

Con España (21,2 %) e Italia (11,5 %) presentando crecimientos de dos dígitos y los otros tres grandes con subidas significativas, el mercado europeo cerraba abril con el mayor volumen de matriculaciones desde que en 2008 llegó la crisis al sector del automóvil. Como se puede comprobar en el cuadro, en los países de la UE se comercializaron 1.273.733 coches nuevos, lo que supone un 9,1% de incremento sobre ese mismo mes de 2015 y coloca la suma anual por encima de los cinco millones de unidades, crecimiento del que se benefician casi todos los fabricantes, con Jaguar (138,6%), Honda (55,6%) y Mazda (29,2%) encabezando la subida mensual, y presentando también el mayor aumento de enero a abril, con diferencias del 110,7%, 32,5% y 28,8%, respectivamente. En el apartado de los descensos, en abril aparecen DS (-13,3%), Dacia y Alfa Romeo (-1,4%), Lexus (-3,0%), Land Rover (-0,9%) y Mitsubishi (-2,9%), lista que en el acumulado se limita a DS

(-2,9%) y Mitsubishi (-5,5%), además de Seat (-2,1%) y Nissan (-1,6%). Por grupos, Volkswagen mantiene con diferencia el liderazgo en el mes (334.514) y el acumulado (1.253.824), por delante de PSA (136.098 y 542.210, respectivamente), Renault (133.259 y 497.459), Ford (89.145 y 376.079) y FCA (89.590 y 353.942).

A estos datos de la Asociación de Fabricantes Europeos (ACEA) se unen las ventas por modelos y segmentos en los cinco países que acumulan el 73% de las matriculaciones, proporcionados la Consultora Jato, que resalta el empuje de los SUV, segmento que se anotó casi una de cada cuatro ventas (24,4%) en abril. Nissan es líder, pero el modelo más vendido fue el Renault Captur, que junto al Kadjar coloca a la marca gala segunda en el segmento, con un crecimiento en sus ventas del 83%. También el éxito del Q7 permite a Audi comercializar más unidades que Peugeot, que es cuarto por delante de Ford, Mercedes, Hyundai, Kia y Fiat en ventas SUV.

En el computo global, el Golf sigue acaparando las preferencias de los europeos, seguido en esta

	Abril	%16/15	Enero/Abril	%16/15
VW	159.119	2,6	594.026	0,3
RENAULT	94.824	8,2	357.947	8,2
OPEL	82.661	6,8	351.425	9,9
PEUGEOT	78.956	6,8	314.428	6,0
AUDI	77.100	9,7	292.326	11,3
MERCEDES	72.839	23,4	275.077	15,3
FIAT	68.263	14,0	268.660	16,2
BMW	67.751	11,1	273.721	12,2
SKODA	59.965	7,9	224.916	8,7
CITROËN	51.200	6,3	201.582	5,1

	Abril	%16/15	Enero/Abril	%16/15
ALEMANIA	315.921	8,4	1.107.345	5,6
REINO UNIDO	189.505	2,0	961.285	4,4
FRANCIA	182.863	7,1	699.245	7,9
ITALIA	166.966	11,5	687.021	18,6
ESPAÑA	100.281	21,2	385.775	10,3
BÉLGICA	55.022	7,0	205.478	3,5
POLONIA	34.517	21,0	139.205	15,8
EUZ8	1.273.733	9,1	5.094.026	8,5
EFTA	45.087	4,7	197.731	3,1
EUZ8+EFTA	1.318.820	9,0	5.251.757	7,8

	Unidades Abril	%16/15
GOLF	34.300	1
POLO	21.600	16
CLIO	20.600	-9
FIESTA	18.100	-17
ZOE	17.900	17
CORSA	16.400	-7
PANDA	16.100	15
FOCUS	14.800	-7
CAPTUR	14.500	19
A3/S3/RS3	13.900	-8

ocasión por Polo y Clio. Pese a ese tercer puesto, Jato reseña la caída del utilitario de Renault y del Fiesta, por el retroceso en sus mercados de origen. También destaca el +19% del Captur, frente al -4% del Qashqai, que era hasta aho-

ra el SUV más vendido. Otro ganador en abril es el Audi A4, que sube un 0,37 su cuota e incrementa un 56% las ventas, aunque es el Hyundai Tucson (+0,96) el que más gana en penetración.

y difusor en fibra de carbono con acabado brillante, o la tapicería completa de piel. Una característica exclusiva son las luces de entrada en las puertas, que proyectan el logotipo Audi R8 sobre el pavimento. Ya se admiten pedidos de

esta edición especial, que se presentará en el paddock de las 24 Horas de Nürburgring con un precio establecido de 229.000 euros en Alemania.

229.000 euros cuesta en Alemania, y sólo habrá 24 unidades

láser de la marca alemana. A todo ello se añaden detalles específicos como el acabado tricolor —negro y rojo sobre el gris básico de la carrocería—, el spoiler delantero, retrovisores, capó, alerón trasero



Estudio de Ford Amor por los SUV

«Madre moderna», «Millennials» y «Cincuentásticos» son los principales responsables de la popularidad que tienen los SUV en el continente europeo, donde el pasado año los modelos de es-

te segmento coparon el 23 por ciento de las ventas. Y los analistas del sector les vaticinan un amplio margen de crecimiento, colocando su alcance en el 27 por ciento en 2020. Lo dice una

encuesta encargada por Ford, en la que casi una de cada tres mujeres con hijos pequeños, uno de cada cuatro jóvenes de entre 17 y 34 años, y uno de cada cinco adultos entrado ya en la cincuenta se declaran partidarios de adquirir un todocamino. Justifican su opción en que se trata de

vehículos con eficiente consumo, respetuosos con el medio ambiente y asequibles. La encuesta, realizada a 5.000 personas en los cinco grandes mercados de la UE, confirma que los SUV han pasado de ser un pequeño nicho en 2005 a convertirse en una de las tendencias más significativas en el mercado actual.

DEALERBEST

Formación y adaptación: base del éxito

A finales del pasado año los gurús del sector del automóvil miraban hacia 2016 con optimismo. Todo apuntaba a que lo peor había pasado, y que las cifras de ventas iban a decir adiós a la difícil temporada que había atravesado el sector. A día de hoy estas conjeturas se han convertido en una realidad, y ya podemos afirmar, desde la prudencia, que el mercado de vehículos se encuentra en constante crecimiento. Sin duda una buenísima noticia que viene acompañada de otra realidad: el cliente actual ya no es el mismo que el de hace diez años, ha cambiado.

Nos encontramos con un nuevo perfil de comprador más informado, conectado, participativo y, por consecuencia, exigente. Un comprador para el que no es suficiente que el vendedor le canturree las cualidades y características de un determinado vehículo porque, seguramente, este cliente haya hecho una exhaustiva búsqueda previa en Internet.

Los consumidores han pasado de ser sujetos pasivos para tomar las riendas y exigir en función de sus intereses. Pero esto no es solo extrapolable al perfil de «persona joven, nativa digital y enganchada a las redes sociales». Aunque muchos se resistan a aceptarlo, este tipo de trato es cada vez más solicitado por un público más mayor, ese que también demanda fresca y bidireccionalidad.

► La vía de fidelizar clientes

Se ha abierto así un nuevo paradigma al que las empresas deben adaptarse si quieren que los consumidores sigan a su lado. Así pues ¿qué deben hacer las empresas para seguir fidelizando a sus clientes?. En dealerBest lo tenemos claro: si los compradores cambian, los vendedores también. Y con ello no nos referimos a un cambio en la plantilla, no. Lo que intentamos decir es que la mentalidad debe ser diferente para alcanzar el éxito profesional a través de la unión de experiencia y formación. Pero no solo la for-

mación que enseña al vendedor a completar los trámites administrativos necesarios para formalizar una venta, sino también la que le ayuda a entender las necesidades actuales del cliente.

Capacitar al vendedor con otro tipo de formación, como el coaching, el mentoring y la consultoría, es clave para ayudar a que el tipo de relación con el cliente sea diferente. Además de saber cuál aplicar en cada momento. Esta unión debe adaptarse a las nuevas expectativas y relaciones que busca el consumidor para completar de manera exitosa el proceso de compra. Un proceso que empieza en el momento en el que el vendedor es capaz de preguntar al cliente qué tipo de jerarquía o relación quiere que se establezca entre ambos.

► Evolución es adaptación

En definitiva, el sector del automóvil debe adaptarse a las nuevas necesidades e igualar la experiencia de compra con otros sectores que han sabido escuchar al cliente. Empatía, creatividad, exclusividad e inmediatez son cualidades indispensables con las que evitar que la relación entre vendedor y comprador en los concesionarios



se quede obsoleta. El primer paso para conseguirlo es tomar conciencia de la importancia de entender y aceptar estos cambios. El segundo paso es la formación. En dealerBest podemos acompañarte en este proceso para que no solo sean motivo de alegría las cifras sobre el aumento de las matriculaciones y lo sean también los objetivos de tu concesionario. No des la espalda a los cambios que están sucediendo y diferénciate del resto. Por lo único que deberías tener miedo es por ser igual, nunca por ser diferente.

PEUGEOT

108 bicolor

El más pequeño en la familia de la marca del león ofrece una nueva combinación de colores, al contemplar un techo gris en combinación con rojo y blanco. Además, se puede combinar ne-

gro, gris y azul con blanco, y hay una nueva alternativa para el interior, en la que domina el amarillo. Nuevas variantes en el amplio abanico de personalización que ofrece este modelo urbano, disponible en 3 y 5 puertas, y con el techo descapotable Top!, que se puede disfrutar desde 108 euros

al mes, con una entrada de 2.285 euros, una financiación a 72 meses y Pive.



DEALERBEST

En busca de la excelencia

«El coaching profesional consiste en una relación profesional continuada que ayuda a obtener resultados extraordinarios en la vida, profesión, empresa o negocios de las personas. Mediante el proceso de coaching, el cliente profundiza en su conocimiento, aumenta su rendimiento y mejora su calidad de vida».

¿Y esto lo puede hacer cualquiera? Evidentemente no, esto solo lo puede hacer alguien con la suficiente preparación y bagaje como para interactuar con las personas para acompañarles en la consecución de sus objetivos.

Hablando con un potencial cliente sobre las herramientas que empleábamos en dealerBest cuando apareció la palabra 'coaching' su expresión cambió y dijo: «no se tratará del coaching este tan de moda, que hemos tenido unas experiencias que nos han hecho tomar la decisión de no contratar nada de eso.....».

Le entendimos, claro. Con lo de moda que está ser 'coach' en nuestro contexto de automoción, y en la vida en general. Ser coach mola, a simple vista uno puede pasar de ser empleado de compañía a consultor, y de la noche de la mañana a coach. Evidentemente sus herramientas son y serán las mismas, enseñará a los demás a hacer las cosas, bueno, algunas cosas.

Recuerdo cuando empezamos que nos teníamos que llamar consultores, que era más o menos lo que nos encuadraba profesionalmente en este mundo de intentar vender servicios intangibles, para algunos humo. Yo, particularmente, me perdía semánticamente, lo reconozco.

Me daba la impresión que ser consultor era tan grande, y tan redondo, que de repente me convertía en ser de otra galaxia, eso sí, si me bordaba las iniciales de mi nombre y apellidos ya pasaba a ser omnipotente. Luego me di cuenta que tenía una parcela inamovible y era la de mi conocimiento profesional, por lo que matizaba diciendo: «Soy consultor en automoción» y esto me eximía de pretencioso y me acercaba más a la humildad y a la realidad.

Pero no se trata de colgarse una competencia sin tenerla, ni antes en el mundo de la consultoría, ni ahora en la integración del coaching como un recurso más. Se trata de ser profesional y de hurgar en el contexto de cada área profesional para sobresalir, ser mejores y poner todo esto en el cliente, que es el que nos da prestigio o el que nos lo quita.

Es maravilloso comprobar cómo antes no podías resolver un «ataasco» de competencias o de habilidades en los profesionales utilizando la consultoría como herramienta, y ahora cómo, utilizando el coaching, las cosas fluyen, la gente se expande y encuentran brechas de aprendizaje de manera intuitiva y productiva.

En dealerBest nos cargamos de herramientas eficaces y las ponemos en su justa medida en cada proyecto. Un poquito de esto, un poco de aquello.... Y de repente el contexto cambia y el crecimiento llega. Y nosotros felices por haber sido consultores especialistas, por convertirnos en mentores, por ser coaches certificados y profesionales y, por supuesto, por ser humildes, que es la competencia mejor

que puede tener una persona cuando invade el feudo de otro, aunque sea para enseñar o para ayudar a vender.

Clarificando conceptos. Ahora solo una breve distinción, cosecha dealerBest, de lo que para nosotros es cada cosa que hacemos. COACHING: El arte de acompañar a las personas a las organizaciones a descubrir diferentes modelos de actuación, orientando todas las acciones al objetivo concreto. MENTORING: Un profesional con gran experiencia en el ámbito de trabajo del cliente acompaña, aconseja, guía y ayuda en su desarrollo o en el desarrollo de un proyecto o idea. CONSULTORÍA: Un acto profesional en el que el consultor diseña e implementa el modelo a seguir, para el que, teóricamente, pone experiencia, conocimiento y supervisión.

Me daba la impresión que ser consultor era tan grande, y tan redondo, que de repente me convertía en ser de otra galaxia, eso sí, si me bordaba las iniciales de mi nombre y apellidos ya pasaba a ser omnipotente. Luego me di cuenta que tenía una parcela inamovible y era la de mi conocimiento profesional, por lo que matizaba diciendo: «Soy consultor en automoción» y esto me eximía de pretencioso y me acercaba más a la humildad y a la realidad.

Pero no se trata de colgarse una competencia sin tenerla, ni antes en el mundo de la consultoría, ni ahora en la integración del coaching como un recurso más. Se trata de ser profesional y de hurgar en el contexto de cada área profesional para sobresalir, ser mejores y poner todo esto en el cliente, que es el que nos da prestigio o el que nos lo quita.

Es maravilloso comprobar cómo antes no podías resolver un «ataasco» de competencias o de habilidades en los profesionales utilizando la consultoría como herramienta, y ahora cómo, utilizando el coaching, las cosas fluyen, la gente se expande y encuentran brechas de aprendizaje de manera intuitiva y productiva.

En dealerBest nos cargamos de herramientas eficaces y las ponemos en su justa medida en cada proyecto. Un poquito de esto, un poco de aquello.... Y de repente el contexto cambia y el crecimiento llega. Y nosotros felices por haber sido consultores especialistas, por convertirnos en mentores, por ser coaches certificados y profesionales y, por supuesto, por ser humildes, que es la competencia mejor

que puede tener una persona cuando invade el feudo de otro, aunque sea para enseñar o para ayudar a vender.

Clarificando conceptos. Ahora solo una breve distinción, cosecha dealerBest, de lo que para nosotros es cada cosa que hacemos. COACHING: El arte de acompañar a las personas a las organizaciones a descubrir diferentes modelos de actuación, orientando todas las acciones al objetivo concreto. MENTORING: Un profesional con gran experiencia en el ámbito de trabajo del cliente acompaña, aconseja, guía y ayuda en su desarrollo o en el desarrollo de un proyecto o idea. CONSULTORÍA: Un acto profesional en el que el consultor diseña e implementa el modelo a seguir, para el que, teóricamente, pone experiencia, conocimiento y supervisión.

Me daba la impresión que ser consultor era tan grande, y tan redondo, que de repente me convertía en ser de otra galaxia, eso sí, si me bordaba las iniciales de mi nombre y apellidos ya pasaba a ser omnipotente. Luego me di cuenta que tenía una parcela inamovible y era la de mi conocimiento profesional, por lo que matizaba diciendo: «Soy consultor en automoción» y esto me eximía de pretencioso y me acercaba más a la humildad y a la realidad.

Pero no se trata de colgarse una competencia sin tenerla, ni antes en el mundo de la consultoría, ni ahora en la integración del coaching como un recurso más. Se trata de ser profesional y de hurgar en el contexto de cada área profesional para sobresalir, ser mejores y poner todo esto en el cliente, que es el que nos da prestigio o el que nos lo quita.

Es maravilloso comprobar cómo antes no podías resolver un «ataasco» de competencias o de habilidades en los profesionales utilizando la consultoría como herramienta, y ahora cómo, utilizando el coaching, las cosas fluyen, la gente se expande y encuentran brechas de aprendizaje de manera intuitiva y productiva.

En dealerBest nos cargamos de herramientas eficaces y las ponemos en su justa medida en cada proyecto. Un poquito de esto, un poco de aquello.... Y de repente el contexto cambia y el crecimiento llega. Y nosotros felices por haber sido consultores especialistas, por convertirnos en mentores, por ser coaches certificados y profesionales y, por supuesto, por ser humildes, que es la competencia mejor



que puede tener una persona cuando invade el feudo de otro, aunque sea para enseñar o para ayudar a vender.

CLARIFICANDO CONCEPTOS

Ahora solo una breve distinción, cosecha dealerBest, de lo que para nosotros es cada cosa que hacemos.

COACHING: El arte de acompañar a las personas a las organizaciones a descubrir diferentes modelos de actuación, orientando todas las acciones al objetivo concreto.

MENTORING: Un profesional con gran experiencia en el ámbito de trabajo del cliente acompaña, aconseja, guía y ayuda en su desarrollo o en el desarrollo de un proyecto o idea.

CONSULTORÍA: Un acto profesional en el que el consultor diseña e implementa el modelo a seguir, para el que, teóricamente, pone experiencia, conocimiento y supervisión.

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

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

MAZDA

Black Tech Edition para el CX-5

A la oferta del todocamino japonés llega esta variante, que destaca por su relación entre precio y equipamiento, y está asociada a la tracción delantera y los motores de 165 caballos –el 2.0 Skyactiv-G y el 2.2 Skyactiv-D–, con un precio de partida de 29.200 euros, sin descuentos. El Black Tech Edition completa el acabado Style+ con llantas de aleación de 19 pulgadas

PRECIOS 2.0 Skyactiv-G 165 CV MT 29.220 € 2.2 Skyactiv-D 165 CV MT 31.470 € 2.2 Skyactiv-D 165 CV AT 33.520 €



tipo corte diamante, faros Full LED direccionales (AFLS), sonido Bose con nueve altavoces y Bluetooth, MZD Connect con pantalla táctil de 7 pulgadas y navegador, cámara de visión trasera, sensores de aparcamiento, y acceso inteligente sin llave. Además, a la asistencia a la frenada en ciudad (SCBS), presente en todos los CX-5, se añade control de ángulo muerto y detector de tráfico trasero.

BP ACTIVE: LANZAMIENTO EUROPEO

Durante casi un año, el mercado español ha servido de referente para comprobar la calidad de los carburantes BP con tecnología Active, comprobación avalada por la satisfacción de los clientes, que ha hecho subir la facturación tres veces por encima de lo previsto. Tras ese éxito, la petrolera ha lanzado en el resto de Europa esas gasolinas y gasóleos, cuyas moléculas Active eliminan la suciedad del motor y forma una capa protectora que mantiene limpios sus componentes.

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like Dacia, Duster, Logan, etc.

ITV

ACTUALIZAR Y AMPLIAR CONTROLES

Entre las conclusiones de las Jornadas Nacionales de ITV destaca la necesidad de actualizar y ampliar los controles que se hacen en las estaciones, conseguir procedimientos de inspección efectivos para el control de emisiones y superar los retos que generan las nuevas tecnologías de los sistemas de alumbrado y señalización.

FIAT PROFESSIONAL

Doblò Easy, más equipado

Un nuevo nivel de equipamiento para el acabado Easy llega al Doblò Panorama, que aumenta la oferta con retrovisores eléctricos calefactables, volante multifunción y control de cruce como elementos de serie. Se unen a los 6 airbags, control de estabilidad ESC y asistente para el arranque en pendientes Hill Holder, que convierten al Doblò Panorama en referencia del segmento en lo que a seguridad se refiere. Ese nuevo acabado estará disponible con los motores de gasolina de 95 y 120 caballos, las dos mecánicas

Con impuestos y descuentos, desde 14.420 €



turbodiésel con esas mismas potencias y también en la versión de siete plazas. Parte de un precio promocionado de 14.420 euros.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with a large orange text 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' and website 'www.cochesyconcesionarios.com'.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Dacia, Honda, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Jeep, Lada, Land Rover, and Kia.

ALFA ROMEO
Ya se puede comprar el nuevo Giulia

Está disponible en el mercado español el nuevo Giulia, que llega con tres acabados, los diésel de 2,2 litros con 136, 150 y 180 caballos, y una opción de altas prestaciones: el Quadrifoglio, impulsada por un 2.9 V6 biturbo de gasolina con 510 caballos,

asociado inicialmente al cambio manual de seis marchas. Desde el nivel básico no faltan los últimos sistemas de seguridad activa, como el aviso de colisión frontal con freno autónomo de emergencia y reconocimiento de peatones, o los frenos integrados, aviso de abandono del carril y control de velocidad de crucero. Se añaden llantas de aleación de 16 pulgadas, climatización automática bizona, Alfa DNA con selección de modo de

conducción y Alfa Connect con pantalla de 6,5 pulgadas. Además, hay packs específicos, como el Business Plus enfocado al mercado de empresas, y opciones de financiación, que se adaptan a todos los clientes.

Quadrifoglio: en el tope de gama



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from brands like Dacia, Lada, Land Rover, and Kia.

PRECIOS

Table with 3 columns: Model name, Price, and another value. Lists models like Z.Z diésel 136 CV Man, Z.Z diésel 150 CV Man, etc.

PRECIOS

Table with 3 columns: Model name, Price, and another value. Lists models like Lada Vesta, Lada Largus, etc.

PRECIOS

Table with 3 columns: Model name, Price, and another value. Lists models like Lancia Ypsilon, Lancia Delta, etc.

PRECIOS

Table with 3 columns: Model name, Price, and another value. Lists models like Land Rover Defender, Land Rover Discovery, etc.

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

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

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

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like INSIGNIA, PEUGEOT, and RENAULT.

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

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

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Suzuki logo and address information.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Tata logo and address information.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Toyota logo and address information.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

TOYOTA

Llegan Avensis y Auris 2016

A través del Pay per Drive, los nuevos Auris y Avensis se pueden conseguir pagando 48 mensualidades de 190 ó 250 euros, respectivamente, tras desembolsar una entrada, establecida en función de modelo y versión.



AURIS BERLINA **

Table with 5 columns: Hybrid Business, Hybrid Active, Hybrid Feel!, Gasolina 120T Active, 120T Feel!, Diesel 90D Business, 90D Active, 90D Feel!, 115D Active, 115D Feel!, 115D Advance, PVP, Descuento, Precio Final*

AVENSIS BERLINA **

Table with 5 columns: Gasolina 140 Advance, 140 Advance MultiDrive, 140 Executive, 140 Executive MultiDrive, Diesel 115D Business, 115D Advance, 150D Advance, 150D Executive, PVP, Descuento, Precio Final*



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)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Volvo logo and address information.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)



PROTECCIÓN LATERAL EN MERCEDES-BENZ

Pablo Cadenas

Me gustaría que me explicaran cómo funciona el nuevo sistema de protección lateral que estrena Mercedes. Imagino que a la acción del airbag se añade un desplazamiento del asiento pero, ¿cómo funciona exactamente? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

El sistema al que haces referencia se denomina Pre-Safe Impulso Lateral y lo ha estrenado la nueva Clase E. Este asistente de seguridad forma parte del sistema Pre-Safe 360°, que hasta ahora preparaba a los ocupantes en alcances frontales, traseros o en caso de vuelco. El problema de una colisión lateral es que la zona de deformación es muy limitada. En este caso, además de la acción del airbag lateral, lo que hace el Pre-Safe Impulso Lateral es mover al conductor o al copiloto hacia el interior del vehículo para alejarlo lo más posible de la zona de peligro.

Cuando la Clase E detecta un peligro inminente de colisión lateral, lo que hace es inflar, en milésimas de segundo, unas cámaras situadas en los apoyos laterales de los asientos delanteros. De esta forma esos ocupantes son desplazados unos centímetros, alejándose de la puerta y de la zona de choque, ganando un espacio precioso que reduce considerablemente el riesgo de sufrir lesiones en la zona del tórax.

El desplazamiento es muy rápido y se produce de una manera moderada, porque si no el remedio podría ser peor que la enfermedad. Nosotros lo probamos en un simulador y resulta muy eficiente. Se ofrece como opción, y no está disponible en los asientos traseros.



LEXUS IS 300H O INFINITI Q50: SON SIMILARES PERO ¿QUÉ MODELO LES PARECE MÁS COMPLETO?

Víctor Cruzado

Tengo posibilidad de elegir entre un Lexus IS 300h y un Infiniti Q50 a muy buen precio, ambos nuevos por unos 32.000 euros gracias a mi trabajo. Los dos me gustan mucho, pero preferiría que me dieran su opinión para ayudarme en mi elección. Gracias.

RESPUESTA

Magnífica elección y, sobre todo, magnífico precio. No nos das muchas pistas sobre necesidades de uso o kilometraje, pero trataremos de ayudarte. En primer lugar el Lexus IS 300h es más avanzado tecnológicamente por su condición de híbrido. Su potencia total es de 223 CV, más que los 170 caballos que rinde la versión diésel del Infiniti Q50, porque suponemos que ésta es la variante a la que haces referencia –también hay un híbrido de 364 CV, pero el precio se dispara y no nos cuadra–.

Los dos modelos recurren a la propulsión trasera, y tampoco sabemos qué transmisión lleva 'tú' Q50. En cualquier caso, tanto el cambio manual como el automático de siete relaciones nos convencerán más que el variador continuo que porta el Lexus, ideal por su refinamiento en un tipo de conducción urbana y 'suave', pero más desagradable y ruidoso en carretera. Los dos son berlinas de corte deportivo y en este sentido el tacto general del Lexus nos convence más, sobre todo si la versión que tienes a tiro dispone del acabado F-Sport, que incluye una

sofisticada suspensión variable adaptativa. No hay grandes diferencias en cuanto a prestaciones se refiere. Si la batería de níquel e hidruro metálico que se carga por medio de la frenada regenerativa está a tope, recuperará y acelerará algo mejor que el Q50, que presume de mayor velocidad punta. Tampoco hay grandes diferencias en cuanto a consumo se refiere. Si te mueves mucho por ciudad el IS 300h te permite recorrer pequeños trayectos –apenas dos kilómetros– en modo exclusivamente eléctrico, pero si tu recorrido habitual es lejos de la urbe, el consumo del diésel será 'a los puntos' más bajo.

Tampoco nos indicas tus necesidades de espacio o maletero. Y en este aspecto el Q50 es más amplio en las plazas traseras y ofrece 50 litros más en su compartimento de equipaje debido, principalmente, a que es 12 centímetros más largo. No hay apenas diferencias en cuanto a calidad, pero el equipamiento es algo más avanzado en el Lexus.

Con todo esto sobre la mesa, quizás el IS 300h sea más completo, pero tú decides.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿LOS AGENTES DE MOVILIDAD PUEDEN MULTAR POR SALTARSE UN SEMÁFORO EN ROJO?

En primer lugar se debe recordar que los agentes de movilidad, que no existen en todas las ciudades, tendrán la consideración que su reglamento concreto así los atribuya. Por ejemplo, si nos referimos a Madrid, el Reglamento del Cuerpo de Agentes de Movilidad establece que no estarán integrados en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pero sí tendrán la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones, entre las que destacan la regulación del tráfico, velar por el cumplimiento de las normas de circulación y estacionamiento, así como denunciar todo tipo de infracciones de las mismas.

Por tanto, es evidente que, en este caso, los agentes de movilidad de Madrid no sólo pueden, sino que tienen la obligación de denunciar las infracciones de circulación que observen, incluido saltarse un semáforo. Además, gozan de la presunción de certeza o veracidad, al tener la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones, por lo que sus denuncias tendrán valor probatorio, salvo prueba de lo contrario y, sin perjuicio, del deber que tienen de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.

Del mismo modo hay que recordar, yendo un poco más allá, que cualquier persona puede denunciar la comisión de una infracción, si bien, en ese caso, el denunciante, cuyo nombre y apellidos deberán constar en la denuncia, así, como su domicilio y profesión, no gozará de la presunción de certeza.

BUENA PREGUNTA

PARA EVITAR SUSTOS, MEJOR NO HACERLO HASTA QUE ESTEMOS TOTALMENTE APARCADOS

Parado en una población, en doble fila y con las luces de emergencia puestas, ¿te pueden multar por estar hablando por el móvil?

RESPUESTA

En esta pregunta se dan varias circunstancias que conviene aclarar. En primer lugar, una parada es la inmovilización del vehículo estando el conductor dentro, pero siempre que sea por una duración inferior a los dos minutos.

Hay que tener en cuenta que el régimen de parada en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, por lo que en general queda prohibido parar en los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación.

En consecuencia, la primera cuestión a la que se debe dar respuesta es que con la acción descrita en la pregunta podríamos estar cometiendo una infracción por aparcar o estacionar indebidamente, cuya sanción podría ser de 200 euros.

Respecto al uso del móvil, la normativa aplicable expresamente señala que se prohíbe la utilización durante la conducción

de dispositivos de telefonía móvil, por tanto, aparentemente, en una interpretación estricta, estaría prohibida la utilización únicamente durante la conducción; no obstante, una interpretación más extensiva del texto literal llevaría a la conclusión que, cuando se refiere a la conducción, no sólo se está refiriendo al hecho de que el vehículo esté en marcha y en movimiento, sino que también se refiere a todas aquellas acciones que por sí mismas formen parte de la regulación de la conducción, es decir, los estacionamientos, el arranque del motor, la puesta de las luces... y en ese caso un agente de la autoridad podría proceder a denunciar el hecho, como uso del móvil en la conducción, y a partir de ahí nos veríamos obligados a la defensa, mediante la formulación de alegaciones y aportando las pruebas que acreditasen que el vehículo estaba detenido.

En consecuencia, para evitar las posibles denuncias lo mejor sería no hacer uso del teléfono móvil, ni manejar el mismo mientras el vehículo no esté definitivamente estacionado, en un lugar donde esté permitido el estacionamiento y con el motor y las luces completamente apagados.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

EQUIVALENCIA SÍ, PERO...

Arturo Suárez

Para tus dos preguntas la respuesta es 'sí' y 'para qué'. Nos explicamos. Tu Renault Captur Tce 90 Life monta neumáticos 205/60 R16, que son compatibles con los 205/55 R17 de la variante XMOD que pretendes montar, ya que las equivalencias se encuentran dentro de la homologación que marca la ley (+/-3%). En este caso sería de un -0,75%, por lo tanto válido siempre que los índices de carga y velocidad sean iguales

o superiores a los que llevas. A tu segunda consulta te diríamos que es un desembolso casi inútil porque los neumáticos a los que haces referencia son M+S y van ligados al sistema Extended Grip que no lleva tu coche. No merece la pena.

ALERTA DE TRÁFICO CRUZADO

Antonio Corrales

No se trata de los mismos asistentes, aunque ambos recurren a los sensores de

proximidad traseros. En el caso más sencillo nos alerta cuando nos acercamos a un vehículo a la hora de estacionar. Si aludimos a la alerta trasera de tráfico cruzado, el asistente es más sofisticado. Imagina que estamos aparcados en batería y tenemos que salir hacia atrás. El conductor no puede ver por los lados. Los sensores traseros 'barren' la calle en ambas direcciones y avisarían para evitar una colisión. Además de vehículos, los más avanzados detectan bicicletas y peatones.

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

A más de 300 km/h: los coches más rápidos del mundo

Nueve modelos que superaban los 300 km/h eran los protagonistas de nuestras páginas. Marcas como Porsche, Ferrari o Lamborghini se unían a Koenig o MCA.

Los coches más rápidos del mundo centraban el reportaje de esta semana. En él clasificábamos los 9 coches que superaban los 300 km/h, empezando

por el Koenig C62 (370 km/h) y acabando en el MCA Centenaire (300 km/h). Y desvelábamos algunos de los famosos poseedores de estos modelos: futbolistas como Maradona, actores como Paul Newman o cantantes como Rod Stewart.

El Salón de Barcelona abría sus puertas, y en Motor16 repasábamos las novedades que iban a verse, marca por marca.

La comparativa de la semana enfrentaba a dos grandes berlinas dotadas de poderosos motores. Por un lado el Opel Senator 3.0 24V (5,7 millones de las antiguas pesetas y

204 CV) y por el otro el Ford Scorpio Cosworth 24V (5,5 millones y 194 CV). El primero brillaba por motor y acabado, y debía mejorar su consumo. El Ford destacaba por motor y equipamiento, y se le achacaban unas suspensiones blandas.

Otra prueba era la del BMW 318 iS, con nuevo motor de 16 válvulas y 136 CV, que por 2,7 millones ofrecía un buen rendimiento... y poco equipamiento.



LA PORTADA

Nº 393

FECHA

4-5-1991

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Barcelona, con el Renault Alpine A-610 como imagen, convertido en principal reclamo de la portada. Además se reflejaban los nuevos modelos de inminente llegada a nuestro mercado, con precios y versiones. Y junto a ellos, los coches de más de 300 km/h.



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

Descubrimos el nuevo Fiat Punto

La marca italiana preparaba el relevo del popular Uno; y su sustituto se anunciaba para 1993. Nosotros lo habíamos descubierto ya, y casi sin camuflar.

El Fiat Uno había supuesto un gran éxito para la marca italiana, que, lejos de dormirse en los laureles, trabajaba en su sustituto. Nosotros lo habíamos descubierto y anunciá-

bamos su llegada para 1993. Lo que no decíamos era que su nombre sería Fiat Punto.

Otro gran protagonista de aquella revista era el Citroën ZX. El modelo francés llega-



ba con ímpetu y analizábamos toda su gama, formada por tres motorizaciones y cuatro acabados, así como los rivales a los que se enfrentaría: Tipo, Escort, Kadett, 309, R-19 y Golf.

La comparativa de la semana enfrentaba a dos berlinas medias alemanas. Por un lado, el recién llegado BMW 318i, y por otro, su rival de la estrella, el Mercedes 190 E 1.8. El primero (2,9 millones y 113

CV) brillaba por equilibrio general y acabados, y debía mejorar un equipo pobre y un motor ruidoso. Del Mercedes (3 millones y 109 CV) nos gustaba calidad y comportamiento; y en el debe, una dotación escasa y unas plazas traseras justas.

Protagonizaba otra prueba un interesante familiar, el Ford Escort Nomade, que por 1,7 millones ofrecía un motor de 90 CV y una enorme versatilidad.



LA PORTADA

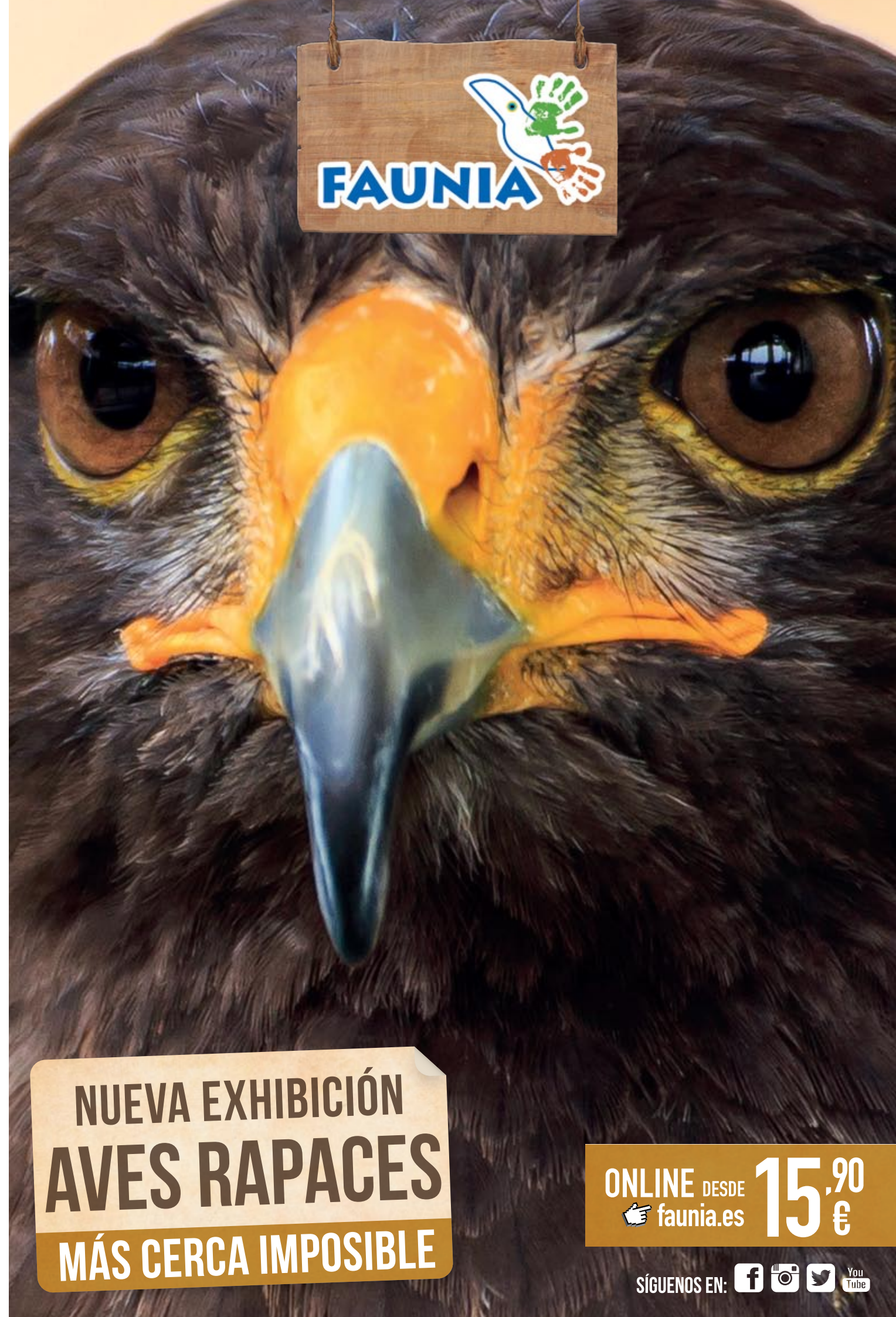
Nº 393

FECHA

11-5-1991

HABLAMOS DE

El Citroën ZX en todas sus variantes, pues probábamos la gama completa del compacto francés, era protagonista de nuestra portada. Junto a él, la comparativa entre BMW y Mercedes, y el futuro utilitario de Fiat. Y también el resumen del recién celebrado Salón de Barcelona.



NUEVA EXHIBICIÓN
AVES RAPACES
MÁS CERCA IMPOSIBLE

ONLINE DESDE faunia.es **15,90 €**

SÍGUENOS EN:

Alimenta
tu Wanderlust



Audi Q3 desde 27.200 €*

Prueba nuevos sabores, lugares, aromas, colores y emociones. Tu curiosidad y tu inconformismo son tus guías para explorarlos. Experimenta tu lado Wanderlust con el Audi Q3. Un vehículo que incorpora, entre otros avances, faros xenón con luz de marcha diurna, sensor de luces y lluvia, ordenador de a bordo con programa de eficiencia y opciones como el Audi music interface. www.tieneswanderlust.es

Audi Q3 1.4 TFSI 150 CV (110 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 127 a 134. Consumo medio (l/100 km): de 5,5 a 5,8.



Red de Concesionarios Oficiales Audi.

#tieneswanderlust

*PVP recomendado en Península y Baleares desde 27.200 € para un Audi Q3 1.4 TFSI 150 CV (IVA, transporte, impuesto de matriculación, Plan PIVE y bonificación de Audi Financial Services incluidos), para clientes particulares y autónomos que financien un crédito mínimo de 13.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales). La oferta financiera incluye gratis paquete de mantenimiento 48 meses o 60.000 km. Modelo visualizado no corresponde a la oferta. Oferta válida hasta el 30/06/2016. Contacte con su Concesionario Oficial Audi para que le informe de las condiciones específicas de la presente promoción. Audi Financial Services es una marca comercializada por VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC. Información Audi: 902 45 45 75.