

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Lo último **ASÍ ES EL NUEVO AUDI A5**



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.676 del 7 al 21 de junio de 2016



PROBAMOS A FONDO LOS SUV MÁS ESPERADOS

Prueba exclusiva

Seat Ateca

2.0 TDI 150

¡Excelente!



Prueba

Volkswagen Tiguan

2.0 TDI 190

Muy premium



Al volante



Volvo S90/V90

Al volante



Kia Niro

Al volante



Suzuki Baleno

Al volante



VW Beetle Dune

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.

estoessuv.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



Nuevo Renault MEGANE

Absolutamente NUEVO. Absolutamente MEGANE



Desde **150€/mes***

49 MESES. Entrada: 1.507,83€. 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 en Península y Baleares para particulares y autónomos, que realicen un pedido de un Renault Megane Intens Energy TCe 74kW (100CV) financiando a través de Preference 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 74kW (100CV). PVP con promociones y Plan PIVE-8: 13.650,00€. Precio total a plazos: 16.766,43€. Entrada: 1.507,83€. 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 30 de Junio 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 (2años/30.000 kms). Mantenimiento y Pack auto regalados por RECSA. Modelo visualizado: Nuevo Renault Megane GT Energy EDC 151kW (205CV) con PME y Head-up display. PVPR con promociones: 25.835,00€.



Ángel Carchenilla
 acarchenilla@motor16.com

Voracidad municipal

Las calles de nuestras ciudades se están llenando de radares con el único fin de recaudar. Basta un dato: el Ayuntamiento de Madrid recauda más de 5.000 euros a la hora en multas.

No se engañen, los automovilistas por mucho que nos frían a impuestos, lo tenemos cada vez más difícil para circular en los perímetros urbanos. Y no me refiero en esta ocasión al rosario de nuevos protocolos anticontaminación que, cargados de razón en algunos casos, llegan a prohibir la circulación al cien por cien. Como tampoco quiero abundar en lo tocante a una generalizada mala gestión del tráfico que según el último Informe Anual de Medición de Tráfico, tiene como resultado una media de 20 horas al año de 'estrés total' en el conjunto de las diferentes urbes de nuestro país. Un panorama al que solo le faltaba por añadir la proliferación de radares recaudatorios. Sirva como ejemplo el estudio realizado por Línea Directa y según el cual los conductores tenemos que aceptar deportivamente que los ayuntamientos sancionen cinco veces más que la Dirección General de Tráfico. Así, casi ocho de cada diez multas (76 por ciento), están cursadas por los consistorios.

De hecho, en el análisis realizado entre 1,8 millones de asegurados, un 50 por ciento considera que casi todas las multas están motivadas por sobrepasar la velocidad autorizada. O lo que es lo mismo, que los radares instalados en el perímetro urbano tienen como principal

objetivo conseguir los máximos ingresos. En el caso de Madrid se recaudan 5.115 euros a la hora y solo con las multas de la M-30 ingresaron 25,8 millones de euros el año pasado. Tanta es la rapiña de este Ayuntamiento que no conforme con las 372.535 denuncias por velocidad del periodo anterior y con la excusa de rebajar el ruido en determinadas zonas, ha rebajado de un día para otro en 20 kilómetros la celeridad existente y así consigue cazar otros 1.000 vehículos más al día.

Además y por si esto no fuera suficiente, la capital ha tenido el dudoso honor de ser la primera ciudad de España que tiene un radar de tramo instalado en sus calles que sanciona con multas de 100 a 600 euros. En fin, entiendo que a estas alturas conciliar el uso de coche con ciudades confortables y ecológicas es complicado,

pero tratar de engordar las arcas de los ayuntamientos a base de multas, empieza a parecerse cada vez más a un peaje camuflado. Especialmente si tenemos en cuenta que la DGT destina lo recaudado en sanciones a mejorar la seguridad vial y los consistorios ni tienen ni obligación de hacerlo ni les importa el automóvil más allá de la recaudación.

Según un estudio de Línea Directa los ayuntamientos españoles sancionan cinco veces más que la Dirección General de Tráfico. Así, casi ocho de cada diez multas (76 por ciento), están cursadas por los consistorios y en entre ellas, triunfan las de velocidad.

Al detalle



MÁS TRABAJO PARA LAS FÁBRICAS ESPAÑOLAS

Vamos a abonarnos a las buenas noticias para nuestra industria en esta sección. Renault y Volkswagen han anunciado en los últimos días una inversión de 750 millones de euros por parte del fabricante francés y la producción de un segundo modelo para la factoría de Navarra de Volkswagen. Un modelo que será un derivado del Polo, con carrocería SUV, lo que sin duda garantizará el éxito comercial y por tanto, carga de trabajo para Landaben durante mucho tiempo.



IS39

MUERTE DE UN PILOTO

Y parece que lamentablemente también nos vamos a acostumar a las malas noticias. El fallecimiento de Luis Salom en los entrenamientos del Gran Premio de Cataluña de Motociclismo ha conmocionado al mundo de las motos, como se pudo apreciar durante todo el fin de semana. Un accidente que vuelve a poner sobre la mesa que todas las medidas de seguridad son pocas. 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 Benoit - mjbenoit@motor16.com
 Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
 Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
 publicidad@motor16.com
 Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
 Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de 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: M30.2477983

© 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.



LO BUENO, SI TRIPLE, 3 VECES BUENO.



DEL 10 AL 25 DE JUNIO

SÚPER PIVE

CITROËN

PLAN PIVE $\times 3$

CON EQUIPAMIENTO DE REGALO
NO EMPIECES A PAGAR
HASTA DESPUÉS DEL VERANO

REGÍSTRATE EN citroen.es Y APROVECHA EL **FIN DEL PLAN PIVE**



CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN prefiere TOTAL Oferta No empiece a pagar hasta octubre 2016, para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€, con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable. Oferta válida hasta 30/06/2016.

(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): C4 PICASSO: 3,8-5,6/99-130, CITROËN C4 CACTUS: 3,1-4,7/82-107

 citroen.es

8 AÑOS
CITROËN ASISTENCIA
Asistencia gratuita
en averías y accidentes⁽¹⁾



SUMARIO

Nº 1.676 · 7 al 21 junio de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

10.- QUÉ PASA RENAULT GRAND SCÉNIC

Tras la presentación del Scénic, Renault muestra el Grand Scénic, que crece de tamaño en comparación con el actual.

12.- OPEL ZAFIRA

La nueva generación del monovolumen alemán estrena imagen frontal. Llega en septiembre.

14.- MITSUBISHI

La marca japonesa prepara una gran ofensiva: en 24 meses renovará totalmente su gama.

16.- EN PORTADA

SEAT ATECA 2.0 TDI 150

El nuevo todocamino de Seat tiene argumentos suficientes para pelear por el cetro en la categoría SUV.

22.- CUATRO RUEDAS

VW TIGUAN 2.0 TDI 190

La segunda generación del Tiguan llega al mercado con la firme intención de pelear con los modelos 'premium'.

28.- CITROËN BERLINGO XTR

Un modelo multiusos con una sorprendente habitabilidad interior.

30.- SKODA SPACEBACK SCOUT

El Pack Scout nos permite presumir de un Spaceback mucho más aparente.

32.- AUDI A5

La segunda generación del A5 Coupé actualiza su diseño, e incorpora motores más potentes y eficientes.

34.- BMW IPERFORMANCE

La gama híbrida enchufable de BMW cuenta con tres modelos y en agosto llegará un cuarto.

36.- KIA NIRO

El Kia Niro es un híbrido que quiere ser alternativa a los compactos híbridos y también a los SUV tradicionales.

38.- SUZUKI BALENO

El Baleno brilla por equipamiento, maletero, un peso contenido y por su precio.



10



28



30

40.- VOLKSWAGEN BEETLE DUNE

Una singular edición especial de este legendario vehículo, que nos remonta a la década de los años 60, con los carismáticos 'buggies'.

42.- VOLVO S90/V90

Los nuevos Volvo S90 y V90 hacen que sus ocupantes disfruten del esmero que la marca sueca ha puesto para hacer de ellos un icono del lujo contemporáneo.

44.- GAMA SKODA 4X4

La oferta 4x4 de Skoda crece ahora con las versiones deportivas RS 4x4 del Octavia y el Scout 1.6 TDI.

46.- BAJA LA LUPA AUDI Q7 E-TRON.

El Audi Q7 e-tron quattro consigue

lo que hace poco parecía imposible: que un SUV de 5,05 metros con 373 CV y capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos gaste 1,8 l/100 km.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE ALD ECOMOTION TOUR

Este año el ALD Ecomotion Tour reunió a 24 vehículos de 19 marcas, que competían para demostrar que una conducción eficiente permite acercarse al gasto medio homologado.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- +INTERESANTE TECNOLOGÍA BP ACTIVE

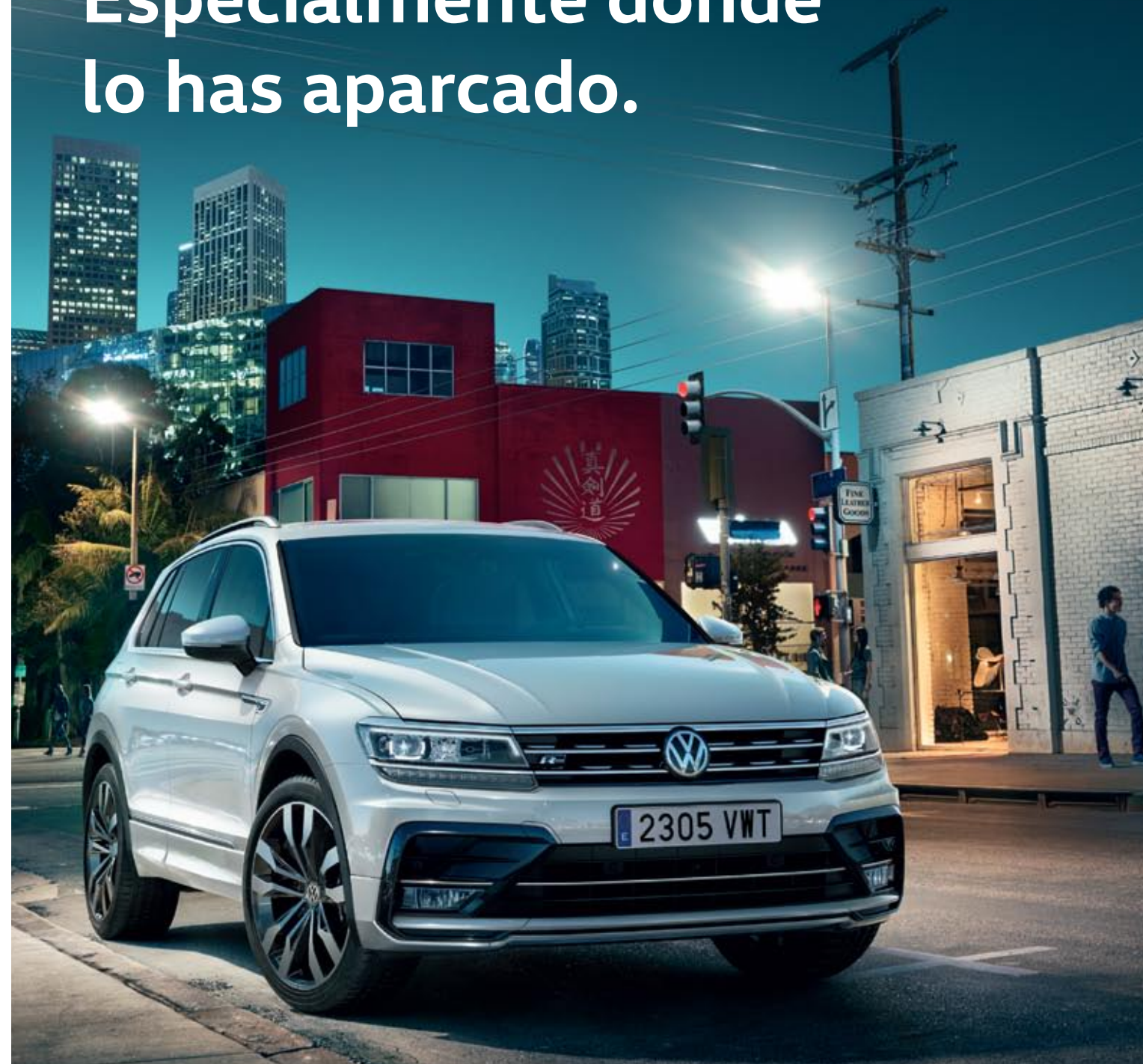
Lanzados en España como primicia mundial, los carburantes BP con tecnología Active saltan a otros países europeos para mostrar en

Busca tu marca

AUDI	32,46
BMW	34
CITROËN	28
FERRARI	56
KIA	36
MITSUBISHI	14
OPEL	12
RENAULT	10
SEAT	16
SKODA	44
VOLKSWAGEN	22,40
VOLVO	42

36

Nuevo Tiguan. Imposible de olvidar. Especialmente dónde lo has aparcado.



Nuevo Tiguan con Parking Position App.
Conectado a lo que te importa.



Volkswagen

Síguenos en...

UN CLIO CON 275 CABALLOS

La firma del rombo celebra los primeros 40 años de vida de Renault Sport y su retorno a la Fórmula 1 con una espectacular sorpresa: el Clio R.S. 16, un 'concept' desarrollado en solo cinco meses que presume de energía –monta un 2.0 Turbo con 275 CV y 36,7 mkg– y toma del Mégane R.S. 275 Trophy-R

varios elementos, como la caja de cambios y el sistema de refrigeración. Equipa llantas de 19 pulgadas y nuevos faros LED, y su estreno oficial tuvo lugar coincidiendo con el Gran Premio de Mónaco, y con el piloto Kevin Magnussen al volante.



PEUGEOT L500 R HYBRID: ESPÍRITU 'INDY'

Entre 1913 y 1919, Peugeot se impuso tres veces en las 500 Millas de Indianápolis; y para rendir tributo a aquellos éxitos deportivos muestra ahora el L500 R Hybrid, cuyo nombre se inspira en el Peugeot L45 que ganó en el mítico óvalo americano el 30 de mayo de 1916, pilotado por Dario Resta. El L500 R Hybrid pesa 1.000 kilos, mide un metro de altura y se mueve gracias a una mecánica híbrida de 500 CV –dos motores eléctricos más uno de gasolina con 270 CV– que le permite alcanzar 100 km/h en 2,5 segundos.



Maletero de 222 litros con siete plazas en uso
El nuevo Renault Grand Scénic, aún más grande

Estará disponible a finales de año en versiones de cinco y siete plazas, y crece de tamaño en comparación con el Grand Scénic actual, pues la longitud alcanza 4.634 milímetros –75 más–, mide 1.865 de ancho –20 más que ahora– y la altura es de 1.660 mm –15 extra respecto al actual–. Además, la distancia entre ejes aumenta 35 milímetros, adopta vías mucho más anchas –59 mm delante y 44 detrás– y destaca por su generosa altura al suelo:

16 centímetros, 3 más que el modelo actual. El nuevo Grand Scénic, que es 24 centímetros más largo que el nuevo Scénic desvelado en Ginebra, propone también un maletero enorme, pues la variante de siete plazas reserva 222 litros al equipaje con las tres filas en uso y la de cinco plazas tiene 718 litros cuando utilizamos sus dos filas, volumen que alcanza los 866 litros si avanzamos al máximo los asientos traseros. El habitáculo suma

otros 63 litros de espacio adicional para guardar objetos, destacando el cajón Easy Life, heredado del nuevo Espace y que tiene 11,5 litros de capacidad. Por otro lado, el asiento delantero del acompañante puede abatirse para crear un espacio de carga de 2,85 metros de largo, y los asientos traseros pueden tumbarse para crear un suelo plano empleando la función One Touch tanto en la pantalla R-Link 2 como mediante un mando en el maletero.

► El Grand Scénic ofrecerá cinco mecánicas diésel –una de ellas de tipo Hybrid Assist–, con potencias entre 110 y 160 CV, así como dos de gasolina, con 115 y 130 CV.



► Habitáculo muy amplio y equipamiento avanzado, pues ofrecerá el Multi-Sense, que permite personalizar la conducción y el confort interior.



PARA PENSAR

16

mandos de control menos tiene el renovado Nissan GT-R en su consola central

La marca japonesa ha simplificado el abigarrado interior de su modelo superdeportivo, lo que se demuestra con ese dato, pues de los 27 mandos para el sistema de audio y de navegación existentes antes se pasa a 11.

EL PUNTAZO

Ferrari ha creado a partir del 458 Speciale el 458 MM Speciale, una exclusiva edición limitada a una sola unidad que ya disfruta un cliente británico tras recogerlo y probarlo en Fiorano.



Disponible desde junio

BMW renueva a fondo su Serie 3 Gran Turismo

Tres años después de su llegada, la variante Gran Turismo de la Serie 3 afronta sus primeros cambios, que empiezan por el exterior, donde estrena faros LED de serie para luz de cruce y carretera, y para los faros antiniebla. También usa LED

en las ópticas de la zaga, rematada por un nuevo alerón y tubos de escape de mayor diámetro. El interior se actualiza con más calidad y nuevos materiales, y aumentan las posibilidades de personalización exterior e interior, y los colores de

carrocería o el diseño de llantas, para las versiones Sport Line, Luxury Line y M Sport. También se refuerza el equipamiento, mientras que la familia de motores introduce mejoras. En gasolina, por ejemplo, se reduce el consumo hasta un 14 por ciento, quedando la gama formada por el 320i de 184 CV, el 330i de 252 CV y el 340i de 326 CV. En diésel es novedad el 325d, con un 2.0 de cuatro cilindros y 224

CV que gasta 4,7 l/100 km, y el usuario puede elegir entre 150 y 313 CV. Asimismo, todas las versiones de gaso-

lina, así como los 320d y 330d, ofrecen en opción la tracción total, que es de serie en el 335d xDrive.



► Adopta la versión más reciente del sistema de navegación Professional de BMW y mejora el aspecto del interior con tonos negros brillantes, detalles cromados...



Mercedes G 350 d Professional

Un Clase G para puristas del todoterreno

Para usos profesionales y para amantes del 'off road' más extremo llega el G 350 d Professional, con un V6 3.0 diésel de 245 CV y 61,2 mkg que le permite alcanzar 160 km/h y pasar de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos. El gasto es de 9,9 l/100 km, y su suspensión ha sido re-



Skoda Atero

El coupé soñado por los estudiantes de la marca

Un grupo de 26 estudiantes de formación profesional de Skoda en Chequia ha construido un original coupé compacto tomando como base la carrocería del Spaceback. El trabajo de los alumnos de la escuela de Mladá Boleslav –22 hombres y 4 mujeres– comenzó a finales de 2015 y ha contado con el apoyo de varios instructores y de los departamentos de Diseño y Producción de la marca; y las 1.700 horas de trabajo invertidas han



dado como resultado un modelo de 4,3 metros de largo que recurre a elementos del Octavia y asocia el motor 1.4 TSI de 125 CV a la caja DSG de 7 marchas.



NOVEDADES EN LOS VOLKSWAGEN BEETLE

La firma de Wolfsburg acaba de actualizar su gama Beetle y Beetle Cabrio, pues ambas carrocerías reciben paralogos de aspecto más deportivo y ven ampliado el abanico de colores, al tiempo que aumentan las posibilidades de personalización.

En el caso de Alemania, país donde estarán disponibles los nuevos Beetle desde este mes, los precios no sufren alteración frente a los actuales, y tampoco hay novedades en la oferta mecánica, que llega a los 220 CV.



Más tecnología y nuevo frontal El rediseñado Opel Zafira, en septiembre

Opel acaba de mostrar cómo ha renovado su monovolumen Zafira, que estrena un frontal donde destacan los faros rediseñados —el nuevo sistema adaptativo de iluminación LED mejorará la conducción nocturna—

► El Zafira ofrece un maletero de 710 litros, ampliable a 1.860 litros si abatimos la segunda fila. Y presume de 30 huecos para colocar objetos.



y la parrilla de refrigeración del motor. Dentro, el puesto de conducción y el salpicadero también cambian, y la pantalla central crece

en tamaño —mide 7 pulgadas— y va más baja al liberarse espacio eliminando algunos botones. Además, hay nuevos sistemas mul-

timedia con integración de smartphones y punto de acceso WiFi, pues el nuevo Zafira permite elegir entre dos dispositivos IntelliLink:

el R4.0, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, y el Navi 950, ya con navegador. Y por supuesto dispondrá del sistema de asistencia personal OnStar, con respuesta automática en caso de accidente y muchos servicios más.



Primicia de BMW en Villa d'Este 2002 Hommage: así sería hoy un 2002 Turbo

BMW causaba sensación hace exactamente 50 años con el 2002 Turbo, uno de los modelos deportivos responsables de la actual personalidad de la firma

bávara. Y para rendirle homenaje nace ahora el 2002 Hommage, 'concept' desvelado en el ya clásico Concurso de Elegancia de Villa d'Este, en Italia, que recurre

a la turboalimentación bajo el capó como su precursor, aunque BMW no entra en detalles técnicos ni se refiere a sus prestaciones. Hay más datos sobre la carrocería, pintada en un color Azul metalizado que cambia de tonalidad en función de la incidencia de la luz, o a las llantas, de 20 pulgadas y con acabado bicolor. Se

ha optado por un formato compacto y una generosa distancia entre ejes a base de acortar los voladizos, y los responsables del diseño,

liderados por Karim Habib, resaltan la labor realizada en el apartado aerodinámico, que usa principios probados en competición.

EDICIÓN ESPECIAL DEL BMW M3

Otro aniversario celebrado por la casa alemana es el del M3, que cumple 30 años. Y BMW M lo celebra con la edición especial '30 Years M3' del M3, limitada a 500 unidades para todo el mundo. Su motor gana 19 CV para rendir 450, y equipa de serie el Competition Package, con llantas de 20 pulgadas y una suspensión Adaptive M de tarado específico. De 0 a 100 km/h emplea 4,0 segundos, una décima menos que el M3 normal.



ESPACIO CON ESTILO



NUEVO BALENO. Los opuestos se atraen

Déjate seducir por el vehículo compacto que une polos opuestos: Descubre su sorprendente espacio interior y la mejor capacidad de maletero de su clase, y disfruta de las definidas líneas de su diseño "Liquid Flow". Decidir entre razón y emoción nunca fue tan fácil: elige ambas a la vez con el nuevo Suzuki Baleno.



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Más de 200 Instalaciones Suzuki
www.suzuki.es

Way of Life!

Consumo combinado: desde 4,0 hasta 4,9 l. / 100 Km. Emisiones: desde 94 hasta 115 g. / Km.



◀▲ Mitsubishi se ha convertido en protagonista de la tecnología híbrida enchufable (PHEV) en todo el mundo. Arriba, Rafael Sainz de Herrera, principal responsable de Mitsubishi en España.

El Outlander es el 'PHEV' más vendido en España Mitsubishi: todo nuevo en 24 meses

Durante 2015, Mitsubishi vendió 9.430 vehículos en España, lo que supuso un incremento del 60,4 por ciento frente a las 5.878 matriculaciones de 2014. Con esas cifras, su cuota de penetración en el mercado español pasó del 0,68 al 0,90 por ciento. «Para 2016, el objetivo de Mitsubishi en España es recuperar una cuota de mercado del 1 por ciento, con unas ventas superiores a las 11.000 unidades y un crecimiento del 14 por ciento», vaticina Rafael Sainz de Herrera, director general de B&M Automóviles España, la distribuidora de Mitsubishi.

España es el tercer país más importante de Europa para Mitsubishi; incluso sus ventas aquí duplican prácticamente a las de Francia, un país con un volumen de mercado muy superior. Pero aún falta alcanzar esa simbólica cuota del 1 por ciento de penetración para consolidarse en el conjunto de las marcas principales. Para lograrlo, Mitsubishi cuenta con su especialización en el segmento SUV y con su particular visión de la tecnología híbrida enchufable 'PHEV', desarrollada desde 2009. Incluso para 2017, su objetivo de cuota de mercado es del 1,3 por ciento. El número uno de las ventas de Mitsubishi en nues-

tro país es el modelo ASX –6.300 unidades previstas para 2016–, del que habrá un relanzamiento en el próximo mes de julio, y una leve evolución en diciembre, con retoques en el frontal y el sistema de infoentretenimiento MGN.

El otro alfil de la marca es el Outlander. Este gran SUV de 4,6 m de longitud alcanzará unas ventas de entre 2.100 y 2.700 unidades cuando finalice 2016. Su posicionamiento mejorará incluso en el próximo mes de octubre con los nuevos contenidos de la gama 2017: sistema de infoentretenimiento SDA, consola central rediseñada, freno de estacionamiento electrónico, sistema de detección de ángulo muerto, sistema FCM con detección de peatones, cámara 360° y volante calefactable.

Futuros SUV » EN TODOS LOS SEGMENTOS

Pero si hay que hablar de un modelo de imagen dentro de la gama, éste es el Outlander PHEV. Sus ventas han ido creciendo progresivamente desde 2014, pasando de las 398 unidades entregadas en 2015 a una previsión de 850 unidades a lo largo de 2016. El Outlander PHEV fue el vehículo híbrido enchufable más

vendido en España en 2014 y en 2015, tendencia que ha mantenido en el periodo enero-abril 2016, con 270 unidades, por delante de los Volkswagen Golf GTE (64 unidades), Passat GTE, BMW i3 Rex, BMW X5 Xdri-



▲ Los últimos conceptos de Mitsubishi, como el eX de la imagen, anticipan el estilo de los futuros SUV de 4,5 y 4,2 metros, que aparecerán respectivamente en 2017 y 2018.

ve 40e, Volvo XC90 T8, Audi A3 e-tron, etc. Junto con las mejoras para la gama 2017 del Outlander, el PHEV incorporará en el próximo mes de octubre un nuevo modo de uso eléctrico, y logrará un consumo algo más bajo. El Outlander PHEV es actualmente el híbrido enchufable más vendido en todo el mundo. El resto de la oferta de Mitsubishi la componen

el todoterreno Montero, la nueva pick-up L200 y el turismo Space Star, actualizado en el pasado mes de abril.

En 2017, la gama SUV se enriquecerá con un nuevo modelo de 4,5 m de longitud, que se situará entre el ASX –mide 4,3 metros– y el Outlander, posicionándose en el corazón del Segmento C-SUV frente a los nuevos Seat Ateca, Peugeot 3008, etc.

En 2018 llegará otro nuevo SUV, más compacto y urbano, de 4,2 metros de largo, inspirado en el concepto eX. Sus competidores serán los Renault Captur y equivalentes, frente a los que se distinguirá por sus motorizaciones. En vez de la típica dualidad gasolina-diesel, se ofrecerá exclusivamente con motor de gasolina o con motor eléctrico.

NUEVOS RECURSOS DE MITSUBISHI

COLABORACIÓN ILIMITADA CON NISSAN

La compra del 34 por ciento de las acciones de Mitsubishi Motors Corporation por parte de Nissan abre un nuevo horizonte para ambas sociedades. Más allá de la participación accionarial, las dos marcas han anunciado que colaborarán «sin limitación» en las siguientes áreas:

- Investigación y desarrollo de tecnologías ya existentes y futuras.
 - Desarrollo de productos, incluyendo vehículos y componentes.
 - Compras y servicios.
 - Producción y fabricación.
 - Distribución, ventas y marketing de productos, tecnologías y servicios.
- El acuerdo, que deja abierta la posibilidad de colaborar con terceras par-



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

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

Pon a prueba la innovación MICHELIN CrossClimate en: crossclimate.michelin.es



La que se avecina

El segmento todocamino compacto es el que más crece en España con diferencia. Y el Nissan Qashqai campa a sus anchas sin nadie que le haga sombra... hasta ahora. Muchos han sido los que lo han intentado, y muchos también lo que se le han acercado tímidamente. Sin embargo si hay un modelo que tiene todas los ingredientes para destronar al japonés, ese es el nuevo Seat Ateca. Madre mía, la que se avecina en el segmento.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Fotos: Bryan Jiménez



► La firma luminosa LED de los faros es específica y cuando funcionan las intermitencias pasan del color blanco al amarillo.



PRECIO **29.900 €**

EMISIONES DE CO₂: **113 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Muy personalizable. Facilidad de conducción y agilidad en carretera. Espacio interior muy generoso. Relación prestaciones-consumos. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Kit de reparación de serie. Túnel central en el piso voluminoso. Desarrollos de cambio largos. Recuperaciones algo justas.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

El Ateca está despertando una expectación entre el público que no se vivía en Seat casi desde que naciera el primer Ibiza de los años 80. Cientos de pedidos sin ni siquiera ver en 'carne y hueso' el coche, miles de visitas a su página web y un ambiente fabuloso en la red y en la marca en general que no esperaba una respuesta así siendo como ha sido uno de los fabricantes que más han tardado en tener un todocamino en su gama.

Sí, es verdad que Seat ha perdido un tiempo precioso, pero parece que la espera ha merecido la pena y que el Ateca va a alcanzar a sus rivales en un suspiro. En realidad para Seat, como para otras muchas marcas, el objetivo es alcanzar y torpedear lo antes posible la línea de flotación de ese fenómeno llamado Nissan Qashqai, un líder de ventas que se mantiene imperturbable en lo más alto del podio a pesar de la llegada de numerosos rivales. Y como la marca española ha tenido tanto tiempo de estudiar al enemigo y de preparar su ataque, ha puesto a punto un todocamino que,

visto lo visto en esta prueba a fondo, puede estar pisando los talones, si no por delante del nipón, de aquí a finales de este año.

Motor 16 es el primer medio de comunicación en el mundo que prueba a fondo el nuevo Ateca a lo largo de unos 600 kilómetros, correvit incluido. Y cuando entramos en él lo hacemos con la sensación de que vamos a encontrar un espacio solo correcto porque el diseño exterior engaña bastante a la vista y el coche, con 4,36 metros de longitud —un centímetro menos que el Qashqai—, parece más pequeño de lo que es. Pero la sorpresa es mayúscula porque el habitáculo es increíblemente amplio. Lo comprobamos cinta métrica en mano, pero también sentándonos detrás y fijándonos en que, con el asiento del conductor regulado para una estatura de 1,86, nos sobran 10 centímetros a la altura de las rodillas y otro tanto de la cabeza al techo. Además, aunque la mayor versatilidad de un asiento trasero desplazable y con respaldos reclinables se la han dejado al Tiguan, da la

impresión de que los ingenieros de Seat se han propuesto aprovechar al máximo cada centímetro y recoveco conscientes de que el cliente, en este y en casi todos los segmentos, agradece cada centímetro extra que le consiguen. Y poco a poco vamos descubriendo detalles que confirman este hecho y el gran trabajo de calidad alcanzado en la fábrica de Skoda en Kvasiny, Chequia, de cuya cadena de montaje salen los Seat Ateca.

Por ejemplo los asientos delanteros de corte deportivo y 125 mm más elevados que los de un León, cumplen con lo que da a entender ese adjetivo y se amoldan al cuerpo con facilidad recogiendo bien costados y piernas. Y la inclinación del respaldo se regula mediante una rueda que otorga mayor precisión. El pie izquierdo del conductor tiene un reposapiés más cómodo y ancho que la media y la pierna derecha de rodilla para abajo se apoya en una superficie plana de la consola central muy cómoda sin resaltes ni picos desagradables. El

reposabrazos entre los asientos se regula en profundidad y altura lo que permite ajustarlo para, si se quiere, poder apoyar el codo manejando la palanca de cambios sin pegas. Es decir, que en segundos logras estar como en casa. La pantalla central de 8 pulgadas apenas refleja de día la luminosidad del entorno, es fácil e intuitiva y, con buen criterio, se ha acompañado de una serie de mandos independientes que,

a diferencia de otros modelos, no obligan a tocar la pantalla táctil y navegar por decenas de pantallas para controlar elementos tan habituales como la climatización, la calefacción de los asientos, el sistema stop/start... No obstante manejarla tampoco requiere un gran entrenamiento. Para rematar recurre a un freno de estacionamiento eléctrico que elimina el freno de mano liberando un espacio precioso para deposi-

El Ateca tiene una altura libre al suelo de 182 mm, es decir 17 mm más que el X-Perience 4Drive. En versión 4x2 el Ateca puede circular por caminos fáciles.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Por cuestiones que ahora no vienen al caso el Ateca ha tardado demasiado en llegar al mercado y sus rivales llevan años beneficiándose de una tendencia que está revolucionando el sector del automóvil. Sin embargo he de decir que, tras la espera, los ingenieros del Centro Técnico de Martorell, es decir nuestra gente y en nuestro país, han hecho bien los deberes. Tan bien, que el nuevo todocamino español se sitúa en niveles de referencia en muchos aspectos como estabilidad, aprovechamiento del espacio o facilidad y agrado de conducción. Para rematar, el Ateca tiene un precio muy competitivo y una dotación extraordinaria.



▲▲ La rueda de repuesto de tamaño reducido es opcional y puede llevar en su zona central un subwofer. Los respaldos se pueden abatir a distancia tirando de esta palanca. El maletero es muy grande.



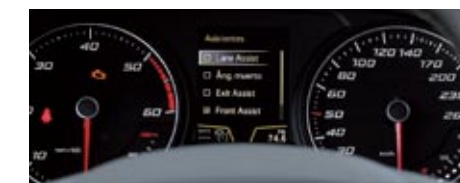
► El Ateca es muy silencioso. Y en las plazas traseras sobran centímetros para las piernas aun con talla elevada. Pero el túnel central del piso es muy voluminoso. Los respaldos son altos lo que permite subir la bandeja y aumentar el espacio en el maletero.



▲▲ La rueda del Seat Drive Profile modifica los modos de conducción. El botón de arranque es de serie.



◀ La pantalla central en color de 8 pulgadas y táctil es de serie y permite manejar y visualizar numerosos programas y aplicaciones. Aunque lo más importante está muy a mano.



TODOCAMINO AUN SIN SER 4X4, LA ALTURA LIBRE AL SUELO DEL ATECA LE PERMITE CIRCULAR POR CAMINOS SIN PEGAS
ESTILO SEAT AUNQUE TIENE MUCHO QUE VER CON EL LEÓN, EL SALPICADERO DEL ATECA TIENE SU PROPIA PERSONALIDAD



◀ Las mediciones con el Correvit mediante GPS nos han permitido conocer las posibilidades del Ateca 2.0 TDI 150. En zonas viradas apenas balancea y se muestra muy noble.



tar los objetos cotidianos. El diseño interior es muy similar al del León y en general hasta el más mínimo rincón transmite calidad y precisión en los ajustes.

Los primeros kilómetros con este Ateca 2.0 TDI de 150 caballos con tracción delantera, por cierto del que Seat tiene previsto tener más pedidos que de ningún otro, nos son muy familiares. El coche, que recurre a la plataforma MQB A1, la misma del León, Golf o A3 y diferente a la MQB A2 del Tiguan, transmite el tacto de conducción típico de Seat puesto a punto, como en ningún otro sitio, en el centro técnico de la marca en Martorell. Y es que en ajustes de chasis los ingenieros de Seat lo bordan. Así, el Ateca es ágil, extremadamente fácil de conducir, te lo perdona todo cuando entras pasado en las curvas más cerradas y es capaz de seguir el mismo ritmo del León X-Perience de tracción total por la carretera más mareante. Y eso que recurre a un

eje trasero sencillo semi rígido –multibrazo en el X-Perience o en todos los nuevos VW Tiguan– pero con un calibrado casi perfecto de muelles y amortiguadores e incluso diríamos que también de los asistentes como el ESP. Y es que este sistema de control de estabilidad tarda en actuar y cuando lo hace, trabaja lo justo para no ‘asustar’ y para no condicionar el ritmo de conducción. Sí que añoramos un poco el eje multibrazo trasero en situaciones puntuales de piso muy deteriorado porque en esas circunstancias la suspensión trasera del Ateca trabaja más forzada y el coche resulta algo más incómodo. Pero como el resto del conjunto merece un notable alto, este lunar apenas enturbia el resultado. La dirección por ejemplo, transmite a las manos un tacto excelente en modo Sport y muy correcto en el resto. El todocamino español apenas balancea y no se echa nada de menos la suspensión regulable o un tren de ro-

daje deportivo, ambos disponibles cuando lleguen las versiones FR dentro de un año. Además frena de cine con un tacto magnífico del pedal, y el cambio, ofrece la precisión y rapidez vista en el León. Y en ciudad el todocamino español se conduce con facilidad y agrado gracias a su gran superficie acristalada y a su contenidas medidas.

Parece difícil de entender que el Ateca, siendo 14 centímetros más alto que un León de 5 puertas y pesando 112 kilos más ofrezca una dinámica tan deportiva y fácil sin sacrificar casi nada, pero uno de sus secretos es que respecto a otros modelos del segmento adelgaza hasta lograr un peso muy ligero –175 kilos menos que un VW Tiguan equivalente– que produce menores inercias y permite realizar una conducción fácil y eficaz. Para rematar, la rueda Driving Experience de serie permite seleccionar los modos del Seat Drive Profile: Normal, Sport (dirección más firme y acelerador más sen-

sible), Eco e Individual de forma que la respuesta se ajusta al tipo de conducción que apetezca en cada momento.

El reconocido motor 2.0 TDI del grupo VW, ajeno ya al fraude de las emisiones igual que todos los demás, es el más recomendable de la gama por su fabulosa relación entre prestaciones y consumos. Con sus 150 caballos y un par contundente este motor, asociado en este caso a un cambio manual de 6 marchas, empuja con ganas desde bajas revoluciones y ayuda al Ateca a conseguir, en modo Sport, unos magníficos datos de aceleración que, ayudado por el bajo peso del conjunto, dejan en evidencia a muchos de sus rivales. Pero confiados en esta joya mecánica en Seat han abusado un poco a la hora de adaptar los desarrollos de cambio para lograr unos consumos y unas emisiones todavía mejores. Con los desarrollos elegidos en el Ateca, que son largos, sobre todo el de sexta, y los mis-

mos que en las versiones equivalentes del León, el motor va más desahogado, suena menos y gasta muy poquito, pero a veces un adelantamiento desde baja velocidad en modo ECO requiere reducir una marcha más de lo habitual y en general que la aguja del cuentavueeltas suba de forma rápida sin necesidad de cambiar a una marcha inferior le cuesta un poco más que a algunos de sus rivales.

En contrapartida con un solo ocupante y el depósito lleno el Ateca 2.0 TDI 150 de tracción delantera y cambio manual nos ha gastado en tráfico real y no en laboratorio una sorprendente media ponderada de 5,5 l/100 km. Y como referencia y en circuito cerrado medimos a 140 km/h, con dos personas y el depósito lleno, un consumo medio de 7,0 l/100 km. Excelente para un todocamino de 150 caballos.

El nuevo nivel de acabado Xcellence comprende una magnífica dotación de se-

rie con elementos como el airbag de rodilla, la pantalla táctil de 8 pulgadas, los asientos en tejido Alcantara, el acceso y el arranque sin llave, el portón trasero eléctrico, los faros Full LED, el climatizador automático bizona, el freno de estacionamiento eléctrico y asistentes de seguridad como el sistema Front Assist de distancia de seguridad, el asistente de luces de carretera cortas y largas, el de salida involuntaria de carril, la cámara de visión trasera, la frenada de emergencia en ciudad con detección de peatones, el detector de fatiga o el frenado automático postcolisión.

Con todo, los 29.900 euros que cuesta este Ateca podemos considerarlo un precio muy competitivo ya que es inferior al de muchos de sus rivales que incluso van peor equipados de serie. Malas noticias para el Qashqai que tendrá que ingeniárselas para que el recién llegado no se ponga a su rebufo en poco tiempo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima/rpm	150 /3.500-4.000
Par máximo/rpm	34,7 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	58,5
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Del: Discos vent. (312 mm).Tras:Discos (272)
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Eje semirígido con ruedas tiradas, muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	225/50 R17
Marca	
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.417
Capacidad del depósito (l)	40/54
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,2
Número de plazas	5

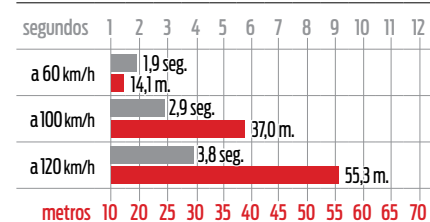
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Seat Drive Profile	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asientos en tejido Alcantara	▲		
Faros Full LED	▲		
Portón eléctrico manos libres	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Techo eléctrico panorámico			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Asistente de luces de carretera	▲		
Frenado automático postcolisión	▲		
Asistente de salida en batería			▶
Airbag rodilla	▲		
Airbag de cortina	▲		
Detector de fatiga	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Cámara de visión 360º	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

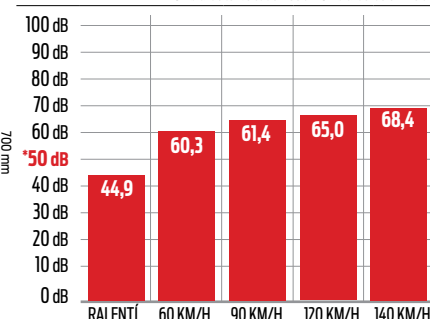
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	202 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,5)
Recorriendo (metros)	148
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 50 km/h en 5ª	22,4
400 m desde 60 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 50 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	38,2
1.000 m desde 60 km/h en 6ª	40,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,1
Error de velocímetro a 100 km/h	98
CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,9
A 100 km/h de crucero	5,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,3
A 140 km/h de crucero	6,5
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	910
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	4,4

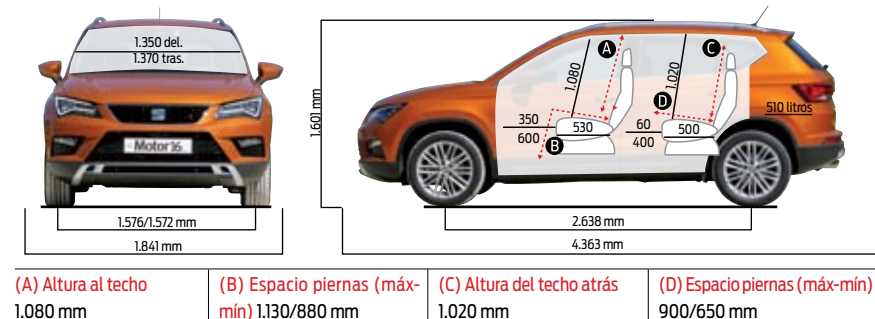
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	SEAT ATECA 2.0 TDI 150 CV XCELLENCE 4X2	KIA SPORTAGE 2.0 CRDI GT LINE 136 CV 4X2	NISSAN QASHQAI DCI 130 CV TEKNA 4X2	VW TIGUAN ADVANCE 2.0 TDI BMT 150 CV 4X2
Precio	29.900 euros	30.489 euros	30.900 euros	33.320 euros
Cilindrada	1.968	1.995	1.998	1.968
Potencia	150 CV-3.500/4.000 rpm	136 CV-4.000 rpm	130 CV-4.000 rpm	150 CV-3.500/4.000 rpm
Par máximo	34,7 mkg-1.750/3.000	38,1 mkg-1.500/2.500	32,6 mkg-1.750	34,7 mkg-1.750/3.000
Cambio	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	-/-/4,4 l/100 km	5,7/4,4/4,9 l/100 km	5,2/4,3/4,6 l/100 km	5,2/4,2/4,8 l/100 km
Emisiones	113 gr/km CO ₂	132 gr/km CO ₂	120 gr/km CO ₂	125 gr/km CO ₂
Autonomía	1.136 kilómetros	1.265 kilómetros	1.195 kilómetros	1.208 kilómetros
Vel. máxima	202 km/h	186 km/h	190 km/h	204 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	10,3 segundos	9,9 segundos	9,3 segundos
Maletero	510 litros	503 litros	430 litros	520/615 litros
Dimensiones	4.363/1.841/1.601 mm	4.480/1.855/1.635 mm	4.377/1.806/1.590 mm	4.486/1.839/1.632 mm
Batalla	2.638 mm	2.670 mm	2.646 mm	2.681 mm
Diámetro giro	10,8 metros	10,6 metros	10,7 metros	11,5 metros
Depósito comb.	50 litros	62 litros	55 litros	58 litros
Peso	1.417 kilos	1.529 kilos	1.515 kilos	1.592 kilos

	SEAT ATECA 2.0 TDI 150 CV XCELLENCE 4X2	KIA SPORTAGE 2.0 CRDI GT LINE 136 CV 4X2	NISSAN QASHQAI DCI 130 CV TEKNA 4X2	VW TIGUAN ADVANCE 2.0 TDI BMT 150 CV 4X2
A favor	El Ateca tiene muchas posibilidades de personalización. Es muy fácil de conducir, es noble, agradable y tiene una estabilidad a toda prueba. El espacio interior sorprende si tenemos en cuenta su tamaño. También destaca por sus consumos y equipamiento.	Tiene el depósito de combustible más grande y es el que ofrece mayor autonomía. También es el que da más garantía, con 7 años. Su equipamiento de serie es magnífico y ha mejorado mucho su comportamiento. Junto con el Tiguan es el más grande del grupo.	El líder de ventas del segmento SUV compacto ofrece un conjunto muy equilibrado con un buen equipamiento y un precio competitivo. El Qashqai está bien hecho y su motor de baja cilindrada ha homologado un consumo muy razonable.	El nuevo Tiguan está más cerca del segmento Premium que del generalista por calidad y por una serie de equipamientos únicos en su clase. Además es el más grande, el que ofrece el interior más versátil y el maletero mayor. Puede llevar tren de rodaje deportivo.
En contra	La rueda de repuesto es opcional y de serie lleva un kit de reparación muy poco útil. El túnel central en el piso es voluminoso. Los abiertos desarrollos penalizan las recuperaciones al abatir los respaldos queda un escalón respecto al piso del maletero.	Aunque su equipamiento es muy completo no llega a ofrecer la dotación del modelo español y su precio está ligeramente por encima del anunciado por el Ateca. Al ser 14 caballos menos potente sus prestaciones son peores y su consumo algo más alto.	Su dirección peca de algo lenta y su maletero es el más pequeño del cuarteto aunque el coche por fuera es más grande que el Ateca. Su motor de 130 caballos y 1,6 litros de cilindrada se queda algo justo si lo comparamos con el dos litros de 150 caballos del Seat.	Es el más caro con diferencia. También es el que más pesa del grupo, en concreto 175 kilos más que el Ateca. Sus asistentes de conducción son demasiado sensibles incluso en un tipo de conducción normal. Kit de reparación en lugar de rueda.



EL DETALLE

PERSONALIZACIÓN Manda en su clase

Por 1.800 euros adicionales el Seat Ateca puede personalizarse con un kit completo 'off road' y con una serie de adhesivos y molduras exteriores que le proporcionan una estética original e individualizada. Todos los elementos se pueden adquirir por separado, con menor coste, e incluso muchos accesorios se pueden adaptar en el interior a elementos como la palanca de cambios, los pedales, las llaves o las es- triberas. Con todo, el Ateca se convierte en el todocamino compacto con más posibilidades de personalización de su segmento.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO	Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,84 euros/km. Coste financiero: 0,61 euros/km. Coste km total: 1,46 euros/km.
RED DE POSVENTA	600 puntos de asistencia en toda España.
GARANTÍA	Dos años sin límite de kilometraje
DATOS DEL VENDEDOR	SEAT
	Seat S.A. Zona Franca. Sector A Calle 2. Nº 1. 08040 Barcelona. Teléfono: 934 028 597
PRECIO DE LA UNIDAD PRUBADA:	33.200 EUROS



Invade el terreno de los 'premium'

La segunda generación del Tiguan llega al mercado con la firme intención de 'poner firmes' a sus rivales. Si Polo, Golf o Passat ya presumen de ser referentes entre los modelos generalistas de sus respectivos segmentos, el nuevo SUV de tamaño medio de Volkswagen tiene cualidades para hacer lo propio entre los vehículos todocamino más populares. Tantas, que hasta se lo pondrá difícil a modelos de fabricantes 'premium' por sus altas dosis de funcionalidad, calidad o tecnología.



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

Me llama la atención que los anuncios del nuevo Tiguan destaquen 'Con importación de rutas online' cuando hay tantas cosas fascinantes para resaltar en un vehículo tan logrado. Es, a mi juicio, como co-

mer en el restaurante El Celler de Can Roca, que ahora es el mejor del mundo, y resumirlo hablando del tejido de los manteles. Debo estar chapado a la antigua, y por eso me fijo en cosas que ya no cuentan tanto. O quizás no sepa nada de publicidad.

Pero lo que sí sé es que la firma de Wolfsburg ha hecho un trabajo redondo con esta segunda generación del Tiguan. Si su antecesor ya despuntaba entre los SUV de marcas generalistas, el modelo ahora lanzado se escapa con relativa claridad por calidad general,

tecnología disponible y funcionalidad, entendiendo ahí tanto el espacio como la versatilidad. Además, no es un simple progreso estético y técnico, sino que el Tiguan cambia de filosofía al potenciar su deportividad, lo que se ve en su carrocería más baja, ancha, larga



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Cuando lo probé en febrero sobre la nieve y el hielo de Suecia ya me cautivó el nuevo Tiguan por su agradable conducción y su evolucionado sistema

de tracción 4Motion Active Control. Y ahora, conducido por ciudades, carreteras y caminos españoles durante una semana, casi debo hablar de 'flechazo'. No es barato, pero es un producto muy tecnológico y de calidad, y mejora en aspectos clave, erigiéndose en uno de esos modelos que apetece recomendar.

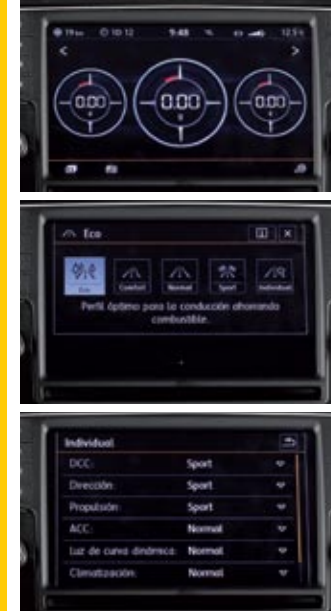
PRECIO		42.260 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 149 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Carrocería amplia y versátil. Maletero. Tracción total optimizada. Motor potente. Estabilidad y dirección. Tecnología. Opciones.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			Precio elevado. 2.0 TDI 190 sólo con nivel Sport. Ciertos asistentes son 'intrusivos'.	
PRESTACIONES	*****			Distancias de frenado algo largas. Gasto sólo correcto.	
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



▲ Un gran maletero: 520 litros, que pasan a ser 615 si avanzamos del todo la segunda fila.



MUY RÁPIDO, PERO NO UN MISIL. LOS 1.723 KILOS LASTRAN UN POCO LAS REACCIONES. ESPERÁBAMOS MÁS DE SUS 190 CV, AUNQUE ESTE TIGUAN ANDA MUCHO, INCLUSO CON CARGA INTERIOR DE NIVEL 'PREMIUM' POR AJUSTE, TECNOLOGÍA Y DETALLES SÍ LO ES. POR MATERIALES, ALGO MENOS



▲ Sobre la pantalla central, de 8 pulgadas, podemos ver las fuerzas G, personalizar chasis y motor...



▶▶▶ Allá donde miremos hay detalles prácticos y de buen gusto, como la toma de aditivo AdBlue junto a la de carburante, la guantera con el lector de discos y tarjetas, las salidas de aire traseras... La segunda fila es corredera y tiene respaldo ajustable.



▲ La instrumentación configurable, de serie en el Sport. Y el motor 2.0 TDI 190 va unido al cambio DSG7 y al selector de modos de uso de la tracción total.

y aerodinámica, y con una distancia entre ejes que se estira 70 milímetros. Eso se traduce en mucho espacio interior, pues sigue habiendo bastante altura al techo—detrás, 92 centímetros—, una anchura generosa apta para que tres adultos viajen en la segunda fila—molesta un poco el túnel central— y mucho hueco para las piernas: con un conductor de 1,75 al volante, detrás quedan 77,5 centímetros. Tanto, que podremos avanzar con tranquilidad parte o toda la banqueta posterior—su recorrido máximo es de 18 centímetros— para ganar volumen en el maletero, que es otro de los puntos fuertes. Si el primer Tiguan sólo cumplía en esa faceta, el nuevo 'lo borda', pues hay 520 litros, y 615 adelantando a tope la segunda fila. Según Volkswagen, el público está pasándose del monovolumen al SUV pero quieren seguir encontrando mucha



▲ Las versiones 4Motion tienen más altura al suelo: 200 milímetros. Y con el Paquete Offroad opcional, el ángulo de ataque sube a 24 grados.

versatilidad, y el nuevo Tiguan lo consigue de verdad. El habitáculo también destaca por su calidad y diseño racional, por el confort de los asientos y por un volante que se puede bajar más que antes. Todo encaja, nada vibra y hay ambiente 'premium' gracias a la pantalla central de 8 pulgadas y a la instrumentación configurable, de serie en el Sport.

Puede que los materiales no sean los de un Audi Q3, pero están bien. Y sobre el acabado, sólo una crítica en nuestra unidad: a partir de 135 km/h la ventanilla del conductor silbaba un poco. Además, el equipo de serie es muy completo. Ya lo es en los acabados inferiores Edition y Advance—estaría bien que se ofreciera con este motor TDI

190 el segundo—, pero es que con el Sport no falta 'prácticamente' nada, sobre todo porque Volkswagen nos regala ahora—ayuda a justificar el alto precio— un Paquete Lanzamiento Tiguan Sport que tiene de todo. Y el 'prácticamente' es por la rueda de repuesto—260 euros— y el control de presión de neumáticos—175—, que nosotros incluiríamos, pues los neumáticos autosellantes de serie no nos inspiran mucha confianza tratándose de un SUV con tracción total capaz de enfrentarse a retos. Porque el sistema 4Motion es otro de los puntos evolucionados. Ahora se llama 4Motion Active Control e integra una rueda para que el conductor elija el programa: nieve, carretera, offroad y offroad personalizado. Entre lo que probamos el invierno pasado en Suecia y lo que ahora hemos apreciado por caminos españoles, la nota no puede

ser mejor: este Tiguan va mucho mejor por malos terrenos y superficies deslizantes que el anterior. Y parece una idea genial dotarle—lo montaba nuestra unidad y cuesta sólo 165 euros— del paquete Offroad, que incluye, entre otros elementos, protección inferior del motor y paragolpes con más ángulo de ataque. Aunque si prevemos hacer excursiones, mejor dejar los 235/55 R18 que trae de serie. Otra cosa distinta es que vayamos a movernos solo por asfalto, aunque seguimos pensando que las 'gomas' de serie ya son suficientes y ahorramos dinero. Mejor invertir, por ejemplo, en el selector de perfiles de conducción, que permite cambiar la respuesta de chasis, motor o cambio mediante la pantalla táctil o un botoncito dentro de la rueda del sistema 4Motion. Además, aparece amortiguación adaptativa DCC, que es otra de las



▲ Nuestra unidad montaba unas 235/45 R20 opcionales—1.410 euros— que personalizan la imagen y agarran mucho, pero van peor en campo.

novedades en este Tiguan. Pero tenemos otra opción más barata, y es pedir el tren de rodaje deportivo—185 euros—, aunque da menos juego porque tendremos siempre una amortiguación firme. Y es que el compromiso del Tiguan con DCC entre confort y estabilidad nos ha gustado mucho, pues en modo Comfort filtra muy bien, mien-

tras que en Sport contiene el balanceo e insufla deportividad. Eso, más la eficaz dirección se traduce en un gran comportamiento, del que sólo excluiríamos unos frenos correctos, sin más: 55,6 metros para detenernos desde 120 km/h. Y puestos a mejorar, querríamos que algunos asistentes se recalibrasen, porque inter-

vienen con cierta 'prisa' incluso si la situación no es límite, lo que empieza a ser un denominador en la industria. En el capítulo de las prestaciones, los 190 CV están ahí de verdad, pero el conjunto pesa y no hay milagros. De hecho, la aceleración se ha quedado lejos de la oficial. Pese a ello, este Tiguan es una gozada por carretera, incluso a plena carga, y a ello ayuda mucho la caja DSG7, con levas en el volante, dos modos de uso y función 'planeo' para ahorrar. En cuanto al consumo, los 7,5 litros de media real están bien, en línea con sus rivales.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

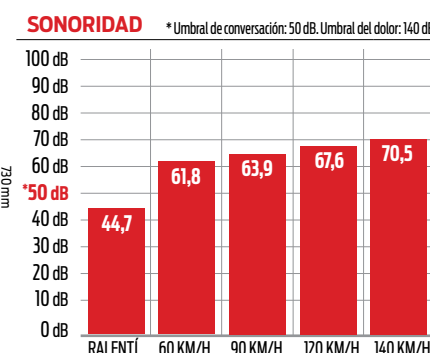
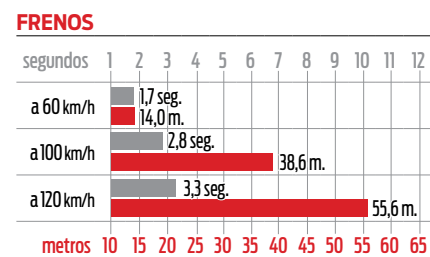
MOTOR	2.0 TDI 190
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros / válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	40,8 / 1.900-3.300
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	S-Tronic de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	Dato no facilitado
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida según la velocidad
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Neumáticos prueba - Marca	235/45 R20 - Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En vacío (kg)	1.723
Capacidad del depósito (l)	58
Relación peso/potencia (kg/CV)	9,07
Coefficiente aerodinámico Cx	0,32

EQUIPAMIENTO

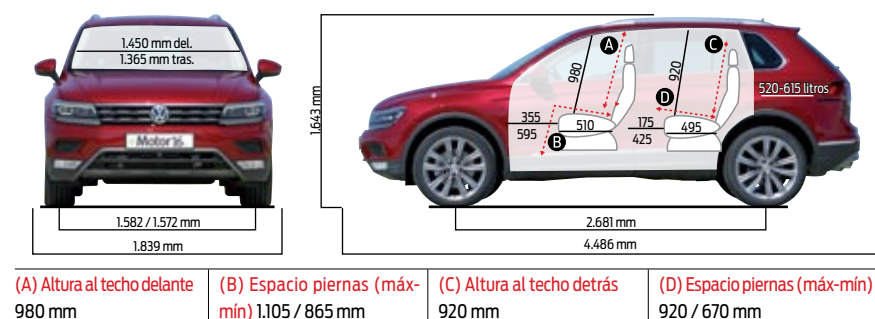
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior 60:40	▲		
Segunda fila corredera	▲		
Asiento del copiloto abatible	▲		
Faros Full LED dinámicos	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático triple	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call		▼	
Apertura eléctrica del portón			▶
Control de crucero activo ACC	▲		
Detector tráfico cruzado trasero			▶
Asistente en atascos			▶
Control de estabilidad/tracción	▲		
Neumáticos autosellantes	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos			▶
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz			▶
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag de rodilla conductor	▲		
Airbag cortina y later. delanteros	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	212 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,2
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,7 (7,9)
Recorriendo (metros)	150
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	14,7
1.000 m desde 50 km/h en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	6,6
De 80 a 120 km/h en D (metros)	184
Error de velocímetro a 100 km/h	97
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,6
Conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,9
A 140 km/h de crucero	8,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	773
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,5
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,7



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 190 4MOTION DSG7 SPORT	FORD KUGA 2.0 TDCI 180 POWERSHIFT 4X4 TITANIUM	HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 184 4X4 STYLE AUT.	MAZDA CX-5 LUXURY 2.2 D 175 4WD
Precio	42.260 euros	34.150 euros	42.845 euros	40.435 euros
Cilindrada	1.968	1.997	1.995	2.191
Potencia	190 CV / 3.500-4.000 rpm	180 CV / 3.500 rpm	184 CV / 4.000 rpm	175 CV / 4.500 rpm
Par máximo	40,8 mkg / 1.900-3.300	40,8 mkg / 2.000-2.500	40,8 mkg / 1.750-2.750	42,9 mkg / 2.000
Cambio	7 velocidades / automático	6 velocidades / automático	6 velocidades / automático	6 velocidades / automático
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	6,5 / 5,2 / 5,7 l/100 km	6,1 / 5,0 / 5,4 l/100 km	8,0 / 5,6 / 6,5 l/100 km	6,4 / 4,9 / 5,5 l/100 km
Emisiones	149 g/km CO ₂	140 g/km CO ₂	170 g/km CO ₂	144 g/km CO ₂
Auton. máx.	1.115 kilómetros	1.200 kilómetros	1.107 kilómetros	1.183 kilómetros
Vel. máxima	212 km/h	200 km/h	201 km/h	204 km/h
0 a 100 km/h	7,9 segundos	8,5 segundos	9,5 segundos	9,4 segundos
Maletero	520-615 / 1.655 litros	456 / 1.653 litros	488 / 1.478 litros	463 / 1.620 litros
Dimensiones	4.486 / 1.839 / 1.643 mm	4.524 / 1.838 / 1.699 mm	4.475 / 1.850 / 1.645 mm	4.555 / 1.840 / 1.670 mm
Altura al suelo	200 mm	193 mm	172 mm	210 mm
Diámetro giro	11,5 metros	11,1 metros	10,6 metros	11,2 metros
Depósito comb.	58 litros	60 litros	62 litros	58 litros
Peso	1.723 kilos	1.716 kilos	1.690 kilos	1.570 kilos
A favor	Es el último en llegar y eso se nota en la tecnología que ofrece de serie o en opción, y en su avanzada tracción total. Maletero muy grande, segunda fila corredera y asiento del copiloto abatible. Estupenda calidad general y mucho agrado de uso.	Con diferencia es el más barato de los cuatro modelos, pese a que Ford liga esta combinación mecánica -2.0 TDCI 180 y cambio Powershift- al completo acabado Titanium. Buen equilibrio entre prestaciones y gasto, y calidad muy buena, aunque un punto por debajo del Tiguan.	El par máximo está disponible desde sólo 1.750 rpm, y eso se traduce en agrado. Además, es un SUV muy cómodo y amplio, con un completo equipamiento en el acabado Style -único con este motor- y un maletero capaz, pero no tanto como el del Tiguan.	Es el más largo, lo que se nota en su habitáculo y en un maletero que, sin ser el más grande, es capaz. Además, tiene mucha altura al suelo, una tracción total eficaz y un acabado al nivel del Ford, y casi tan bueno como el VW. Es ligero y lleva un motor 2.2 con mucho par.
En contra	Pese a que la carrocería es más ligera y aerodinámica que la del primer Tiguan, el nuevo todavía es algo pesado, y más en esta versión. Precio alto, aunque su equipo de serie es completísimo. Los frenos, sólo correctos.	Ser un poco más largo que el Tiguan no le da ventaja en capacidad de maletero. Y el consumo es bastante sensible al estilo de conducción. Además, el equipo de serie no es tan completo, y el sistema de tracción es menos avanzado que el del VW.	Tiene la altura libre al suelo más limitada, y eso se nota en conducción 'off road', aunque su tracción total trabaja bien. Además, el gasto es el más alto de los cuatro modelos comparados, y su precio también es elevado.	Como ocurre en el caso de sus tres rivales, se vincula el motor más potente sólo al acabado más lujoso, lo que eleva el precio final. Es igual que sucede con el Tiguan, las frenadas también son un poco largas. Apenas ofrece opciones.



EL DETALLE

VW DIGITAL COCKPIT Todo a la vista

Nació en la marca 'hermana' como Audi Virtual Cockpit y su estreno en Volkswagen se produjo en el Passat. Hablamos del Volkswagen Digital Cockpit, de serie en el nivel Sport del Tiguan y opcional por 640 euros en el Advance, no disponible para el 2.0 TDI 190. Sustituye el cuadro de mandos tradicional por una pantalla digital de 12,3 pulgadas configurable, y puede mostrar velocímetro, cuentavueeltas, mapa de navegación e información relativa a los asistentes de con-

ducción. Por si nos parece poco, Advance y Sport ofrecen desde 540 euros el Head-up Display, una pantalla que se despliega hacia arriba con más datos.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,86 euros/km. Coste km total: 1,03 euros/km.

RED DE POSVENTA
151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.volkswagen.es

SEGURO
Seguro a terceros: 372,26 euros/año. Seguro a todo riesgo: 612,07 euros/año con franquicia de 360 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR
VOLKSWAGEN
VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967





Más práctico imposible

Mide lo que un compacto, pero presume de habitabilidad interior y, además, recurre a un agradable motor BlueHDI que consume lo justo.

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

Cada vez son más los usuarios que valoran la funcionalidad y miran el bolsillo. Para ellos se ofrecen modelos tan prácticos como este Berlingo Multispace XTR, que deriva de un vehículo comercial, algo que repercute en detalles de acabado o en una sonoridad algo más elevada, pero que le otorga una amplitud envidiada por muchos modelos monovolumen –un C4 Picasso mide 4,43 metros de largo y tiene un maletero de 537 litros–, así como una funcionalidad interior sensacional; pues, para empezar, equipa detalles como una luna trasera de apertura independiente,

dos puertas correderas o tres asientos traseros individuales que son iguales y se pueden extraer para aprovechar al máximo su zona de carga en caso de ser necesario.

El puesto de conducción es semejante al de un monovolumen –le falta el volante regulable en profundidad–. Se entra y sale con comodidad, tiene excelente ergonomía y su visibilidad es muy buena; pues incluso ofrece la cámara de marcha atrás.

Citroën recurre al moderno motor 1.6 BlueHDI, que es verdaderamente agradable –hay otro con 120 CV– y que nos obsequia con un bajo consumo aunque no equipara función Start-Stop, pues

ha gastado 6,1 l/100 km reales. Si piensas que 100 CV no son suficientes puede que te equivoques, pues los viajes por carretera se convierten en un juego de niños y sólo debemos tener algún miramiento a la hora de adelantar en vías de doble sentido: necesita 10,1 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad.

Por si todo ello fuera poco, esta versión presume de imagen aventurera y de equipamiento de serie, que abruma si nos decantamos por el nuevo acabado ‘20 Aniversario’ –el Citroën Berlingo está de cumpleaños–, disponible desde 13.950 euros con el 1.2 PureTech de gasolina de 110 CV.



▲ La ergonomía es muy buena y el puesto de conducción, semejante a un monovolumen. Buena tapicería y equipamiento muy completo.

LAS CIFRAS Carburantes BP con tecnología ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 BLUEHDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.560
Alimentación	Iny. dir. rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	100/3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,9/1.750

CHASIS	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos Delanteros/Traseros	Discos ventilados / Discos
Dímetro de giro	11,5
Vueltas de volante	3,0
Neumáticos de serie	215/55 R16

CARROCERÍA	
Peso orden de marcha (kg)	1.449
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.384/1.810/1.862
Distancia entre ejes (mm)	2.728
Capacidad maletero	678
Capacidad depósito (l)	60

PRESTACIONES	
Aceleración 0-100 km/h	12,4 seg.
Velocidad máxima	166 km/h

CONSUMOS	
Urbano/Extraurbano/Mixto	5,1/3,9/4,3

PRECIO **17.963 €**

EMISIONES DE CO₂

113 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Precio ajustado. Versatilidad. Amplitud interior. Motor solvente y agradable. Equipamiento.

EN CONTRA

- Sin Start-Stop. Tacto del cambio mejorable. Sonoridad algo elevada. Techo solar sin parasol.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



NUEVO 500 CABRIO TODO UN EXHIBICIONISTA DESDE 95€ AL MES*

36 CUOTAS, ENTRADA 4.043,59€, ÚLTIMA CUOTA: 6.030,74€, TAE 9,64%*



EL ICONO SE RENUEVA.

GAMA 500 DESDE 8.700€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.**



fiat.es

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500 de 89 a 115 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 4,9 l/100km.

*PVP Recomendado Fiat 500C Pop 1,2 69cv: 11.793,38€. Importe total del crédito: 7.749,80€. Tin 7,99%. Comisión de Apertura: 232,49€ al contado. Precio total a plazos: 13.726,82€. Importe total adeudado: 9.683,23€. **PVP Recomendado para financiación lineal de Fiat 500 Pop 1,2 69cv: 8.701,01€ con un plazo mínimo de 48 meses. Ofertas con descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales (permanencia de 36 meses y un importe mínimo a financiar de 7.990€) solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/06/2016 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del Plan PIVE publicadas en la página web del Instituto IDAE. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, descuentos promocionales, PIVE 8 y garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales de garantía comercial con un límite de 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Gastos de matriculación no incluidos. La versión visionada corresponde con el vehículo Fiat 500C 1,2 8v 69 CV Lounge (PVP Recomendado 17.965 €) Fiat es una marca registrada de FCA US LLC.





Deseo de aventura

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

Recuerdo cómo el interesante Rover 25 resucitó literalmente y prolongó sus dos últimos años de vida –hasta 2005– gracias a la versión Streetwise, un vehículo que elevaba su altura respecto al suelo y se rodeaba de protecciones. Nada más y nada menos. Con esa sencilla fórmula abrió un camino que muchos han seguido hasta la actualidad.

Uno de ellos es el protagonista de estas páginas. El Skoda Spaceback es una alternativa al segmento compacto muy atractiva por su buena relación entre precio, habitabilidad y equipamiento. Pero estamos inmersos en plena fiebre por los SUV, vehículos más polivalentes, aunque muchas veces se comprenden sencillamente por su imagen robusta y musculosa.

Aprovechando esa tendencia, la marca checa se agarra a un 'resquicio legal' para aparentar... sin llegar a ser. Nos explicamos. El Spaceback contempla el denominado Pack Scout, que por 1.000 euros en la carta de opciones 'fortifica' su imagen, dotando al conjunto de un aire más aventurero y campero.

Es sólo eso, pura imagen,

Si una imagen vale más que mil palabras, el Pack Scout nos permite presumir de un Spaceback mucho más aparente por 1.000 euros en la carta de opciones. No aporta soluciones tecnológicas off road, sólo músculo y personalidad, pero llama la atención...



◀ El Pack Scout incorpora protecciones y unas llantas de 17 pulgadas específicas, pero no incrementa la distancia libre al suelo.

PRECIO		22.470 €
EMISIONES DE CO₂: 109 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Imagen más personal. Espacio en plazas traseras y maletero. Motor eficiente. Precio con descuentos.	Cinco marchas, y sin opción a DSG. Pack de conducción para carreteras en mal estado no disponible.	

porque incorpora unos paragolpes con llamativas protecciones 'off road' en color plata, así como sendas taloneras, pasos de rueda protegidos o unas llantas específicas de 17 pulgadas. Nada más. No hay tracción total, ni electrónica destinada a optimizar su eficacia fuera del asfalto, ni siquiera una mayor altura respecto al suelo.

Tampoco lo pretende. Se trata de que entre por los ojos, y el impacto visual lo consigue. Hay más modelos que apuestan por esta fórmula, pero entre los compactos apenas encontramos el DS 4 Crossback y el Volvo V40 Cross Country, dos 'premium' que disparan su precio.

El modelo checo hace gala de un gran equilibrio, destacando su buena habitabilidad en las plazas traseras, un maletero con 415 litros, una infinidad de soluciones prácticas Simply Clever o un tacto general muy agradable.

Incluso gana puntos porque podemos afrontar pistas de tierra con mayores garantías, aunque no entendemos cómo es posible que la opción denominada 'Paquete para carreteras en mal estado', que contempla protecciones en los bajos, frenos y cables, así como muelles y amortiguadores



◀ El Pack Scout sólo se combina con el acabado Ambition, el intermedio de la gama.



◀ La habitabilidad, sobre todo detrás, y el sentido práctico son parte de los atractivos argumentos del Spaceback. También su capacidad de maletero.



◀ Nuestro protagonista afronta pistas de tierra con mayores garantías debido a sus protecciones. Pero poco más. A pesar de su apariencia, no tiene tracción total.



pid, y eso es sinónimo de confort y agilidad si el asfalto no está muy deteriorado. Además, notable para los frenos.

El Pack Scout sólo se combina con el acabado Ambition, y su precio, aplicando descuentos, PIVE y financiación, se quedaría en 15.250 euros.

a medida, no sea compatible con las llantas de 17 pulgadas de nuestro vehículo. Un error de cálculo, sin duda.

El propulsor elegido para la ocasión es la opción diésel más potente de la gama, un 1.6 TDI con 115 caballos que rinde bien y gasta poco –5,7 litros de media en nuestro recorrido habitual de prueba–, aunque sólo está disponible con cambio manual de cinco relaciones. No es demasiado sonoro, goza de función de ahorro Start/Stop y empuja de verdad desde apenas 1.400 rpm. A 3.500 ya lo da todo, pero se puede estirar por encima de las 4.500 vueltas.

La plataforma es la del Ra-



LA CLAVE

Una imagen vale más que mil palabras. Pues eso pasa con nuestro protagonista, el Spaceback Scout. Se rodea y 'protege' con argumentos estéticos que le imprimen carácter y le sirven para desmarcarse del resto de la gama, pero sin aportar soluciones off road tecnológicas. Pura imagen para ser diferente.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.596
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.500
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
Desarrollo final 5ª (1.000 rpm)	53,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, eje con esquema multibrazo, con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/40 R17
Marca	Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.287
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.304 / 1.706 / 1.459
Capacidad del maletero (l)	415 (384 con rueda de repuesto)
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	198 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (9,9)
Recorriendo (metros)	168

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	26,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	47,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,0
Recorriendo (metros)	279
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,4
Recorriendo (metros)	434
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

CONSUMOS	
	l/100 km

EN CIUDAD	
A 26 km/h de promedio	6,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,0
En conducción dinámica	8,9

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,0
A 140 km/h de cruceo	7,4
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,7

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	965
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,1
Ciclo extraurbano	3,7
Ciclo mixto	4,2

Por su calidad y su fórmula exclusiva

SUS RIVALES



DS 4 CROSSBACK BLUEHDI 120 CV
Eleva 30 milímetros la altura al suelo y cuenta con un control de tracción inteligente como aliado. Al precio publicado hay que aplicarle 1.800 euros de descuento.

Precio	26.830 €
0-100 km/h	10,9 seg.
Consumo	3,7 l/100km
Maletero	385 litros



VOLVO V40 CROSS COUNTRY D2 120 CV
A las protecciones elevadas y un control de descensos. Es el mejor equipado, pero su condición Premium dispara su precio final.

Precio	26.950 €
0-100 km/h	10,6 seg.
Consumo	3,7 l/100km
Maletero	335 litros



EVOLUCIÓN INCORPORA Matices Estéticos sólo para 'HONRA R' AL ANTERIOR A5, PERO ES MÁS LIGERO, EFICIENTE, AMPLIO Y AVANZADO



Los faros Matrix Led con intermitentes dinámicos están disponibles en opción en el nuevo Audi A5 Coupé.



El diseño de la zaga le da un aspecto de ser más ancho, pero en realidad no lo es. Sin embargo, el interior es más habitable, tanto en espacio para las piernas, como en altura al techo y en cota a nivel de los hombros.

Obra de arte II

La segunda generación del A5 Coupé evoluciona en todos los sentidos. Actualiza ligeramente su diseño, incorpora motores más potentes y, a la vez, más eficientes, y se rodea de una mayor tecnología. Se ha presentado a lo grande como el gran galán que es y llegará en noviembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Walter de Silva confesó en su día que el Audi A5 fue su obra maestra. Un icono del diseño que se ha mantenido fresco desde 2007, pero el paso del tiempo obliga y aprovechando la inercia de la familia B9 (gama A4) se actualiza ahora en todos los frentes.

Parte desde la misma plataforma MLB que el Audi A4, pero se remata con más emoción, deportividad y elegancia, como corresponde a un Gran Turismo. Mejorar una obra de arte no es fácil, por eso la idea ha sido dotarle de un aire más atlético, quitando 'grasa' y apostando por

más 'músculo'. Lo han conseguido.

Los cambios estéticos son más evidentes en el frontal, donde destaca la nueva parrilla Singleframe, más ancha y baja que antes, las nuevas líneas de faros o la forma del capó. También se ha retocado la línea de cintura y la zaga, ahora con un aspecto de más aplomo y anchura.

El nuevo A5 es 48 milímetros más largo, 8 menos ancho y 2 más bajo. Además crece 12 milímetros en su distancia entre ejes y en la báscula es 60 kilos más ligero de media con respecto al modelo anterior. Estos cambios propi-

cian un interior más habitable, con más espacio para las piernas y una mayor altura al techo y cota de anchura a nivel de hombros en las cuatro plazas que ofrece. También el maletero amplía su capacidad en 10 litros, hasta un total de 465.

► No querían cambiar radicalmente a un icono como el A5, sólo honrarlo. Y lo han conseguido.

El interior hereda rasgos del A4 e incorpora en opción el Audi Virtual Cockpit con pantalla TFT de 12,3 pulgadas en el cuadro de mandos, pero con grafismos propios.

La oferta mecánica inicial contempla cinco motorizaciones de cuatro y

seis cilindros, con potencias que oscilan entre los 190 y los 252 caballos en gasolina, y entre 190 y 286 en diésel. El cambio será manual de seis relaciones, S-Tronic de siete y un nuevo Tiptronic de ocho para el V6 TDI más potente y el S5 (ver recuadro). Lo mejor es que la oferta es un 17 por ciento más potente que el modelo anterior y, a la vez, se muestra un 22 por ciento más eficiente.

Se mantienen las variantes con tracción delantera o total quattro. En el caso de los cuatro cilindros con ca-

ja manual la opción será la nueva tracción quattro ultra, que pasa por al eje trasero sólo cuando se precisa para rebajar el consumo. Además, se contempla una suspensión adaptativa y un diferencial deportivo en las variantes más potentes.

Destacar, asimismo, el gran salto cualitativo dado en materia de asistentes a la conducción y en conectividad.

La preventa del nuevo A5 Coupé se inicia en julio, aunque las primeras unidades no llegarán hasta noviembre.

AUDI S5 Estrena un motor V6 de 354 CV

Motor 16 tuvo ocasión de asistir al estreno mundial del nuevo Audi A5 Coupé en Ingolstadt, localidad en la que nace este modelo. Horas antes tuvimos ocasión de conocer todos los secretos de este modelo sobre la base del S5, la variante más deportiva hasta que aparezca un futuro RS5. El S5 incorpora un propulsor 3.0 V6 TFSI turboalimentado de nuevo desarrollo (también lo montará el S4) que eroga una potencia de 354 caballos, es decir, 21 CV más que el modelo al que sustituye. Para gestionar toda esa caballería estrena una caja de cambios Tiptronic de ocho relaciones (ya no recurre a la S-Tronic de siete) y mantiene la eficaz tracción quattro. Además, es 60 kilos más ligero que antes. Con todas estas mejoras el nuevo S5 es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, mientras que el consumo medio homologado será de 7,3 litros. Una de las particularidades de este propulsor es que cuenta con una refrigeración por etapas: en la primera sólo se refrigera la zona de la culata y cuando la temperatura es más elevada, se completa al resto del bloque motor.



◀ Jakob Hirzel, del departamento de diseño del A5, nos explica al detalle los cambios estéticos introducidos en el nuevo modelo. «No era cuestión de renegar de un icono, solo honrar al anterior A5», comenta.



► La imagen del S5 va un paso más allá en cuanto a deportividad se refiere, tanto por dentro como por fuera.





Eficiencia pura

La gama híbrida enchufable de BMW cuenta con tres modelos y en agosto llegará un cuarto. Hay un BMW PHEV desde 39.500 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Ya no es ningún secreto que mientras que lleguen los “nuevos” eléctricos con baterías más baratas, que carguen más rápido y duren más, la alternativa en el segmento “verde” son los híbridos enchufables, que al poderse enchufar a la red y recargarse permiten circular más kilómetros en modo eléctrico que en un híbrido tradicional. Y BMW cuenta con

una interesante gama de híbridos enchufables compuesta por tres modelos: el Serie 2 Active Tourer 225 xe, el Serie 3 330e y el X5 xDrive40e, con precios entre los 39.500 y los 73.500 euros.

El Serie 2 ActiveTourer 225 XE cuenta con una potencia conjunta de 224 caballos, acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, ha homologado un consumo medio ponderado de 2,1 l/100 km (con batería

cargada desde el inicio) puede recorrer en modo eléctrico puro hasta 41 kilómetros y su precio parte de los 39.500 euros, exactamente el mismo que un Serie 2 Active Tourer 225i. El PHEV más accesible de la marca cuenta con un motor de 3 cilindros de gasolina que mueve el tren delantero y el motor eléctrico se encarga del trasero.

El Serie 3 330E de la gama iPerformance tiene una poten-

El Serie 3 PHEV puede recorrer en modo eléctrico hasta 40 kilómetros y su autonomía total es de 600 km. Se trata de la berlina más eficiente de su categoría y en este caso la potencia y el par de los dos motores se mandan siempre al eje trasero. El Serie 3 330e cuesta 45.300 euros, tres mil más que un 330i.

Por su parte el X5 xDrive 40e rinde 313 caballos (245 caballos del motor de combustión y 113 del eléctrico). La aceleración de 0 a 100 km/h es de 6,8 segundos y el consumo medio homologado es de 3,4 l/100 km. Ade-



▲► Los tres modelos híbridos enchufables de la gama de BMW son muy eficientes.



cia conjunta de 252 caballos asociados a un cambio automático de seis marchas. El 330e acelera de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y su consumo medio se ha homologado en unos escasos 2,1 l/100 km.

más, el X5 híbrido enchufable puede recorrer 31 kilómetros en modo eléctrico sin consumir ni una sola gota de combustible. El X5 PHEV cuesta 73.500 euros, lo mismo que el X5 xDrive40d.

DESDE **39.500 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **46 A 77 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Gasto en ciudad con batería cargada. Ventajas de acceso y ahorro en parking en las grandes ciudades.

DEBE MEJORAR

- Consumo real cuando se agota la carga de la batería. Autonomía eléctrica del X5Drive 40e.

PARTICIPA EN LA II COMPRA COLECTIVA DE CARBURANTE DE OCU Y AHORRA EN CADA REPOSTAJE

www.quieropagarmenosgasolina.org

El coche que menos gasta puede ser el tuyo.

Apúntate gratis hasta el 19 de junio y consigue ahorrar en carburante.

Cuanto más seamos, más conseguiremos.

Juntos somos motor de ahorro.



La fuerza de tus decisiones

Síguenos



www.ocu.org



Dará que hablar



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

A veces nos dejamos llevar por los estereotipos, por ejemplo cuando asociamos híbrido con coche de laboratorio que no tiene en las sensaciones de conducción una de sus prioridades. Pero a veces los estereotipos se rompen. Eso es lo que hace Kia con el Niro. Un SUV de tamaño medio que apuesta únicamente por la tecnología híbrida como medio de propulsión (más adelante llegará una variante híbrida enchufable y, posiblemente, una versión totalmente eléctrica).

Con él, Kia busca dos puntos de diferenciación. Respecto a los híbridos –como el Toyota Auris, que acapara el 42% de las ventas de híbridos en España– ofrece una carrocería más atractiva, con ese estilo todocamino que arrasa en el mercado; respecto a los SUV tradicionales (Nissan Qashqai o el propio Kia Sportage) se desmarca por su sistema de propulsión, que lo convierte en más atractivo para los tiempos de eficiencia y restricciones al tráfico en las ciudades que se avecinan.

Y además, suma otras virtudes, como un espacio interior sorprendente sobre todo en las plazas traseras –su distancia entre ejes es mayor que la del Sportage–, un maletero de

Ya hemos conducido el Kia Niro, el híbrido con el que la marca coreana quiere ser alternativa a los compactos híbridos y los SUV tradicionales. Con argumentos para triunfar, si el precio acompaña, el Niro demuestra que lo híbrido puede ser divertido.

420 litros (aunque ahí suma el hueco existente para la rueda de repuesto, que aún no está definido si se ofrecerá de serie) y una buena calidad de acabados, con unos plásticos de muy buen tacto y aspecto.

En el interior nos encontramos una gran pantalla táctil, con variantes de 7 y 8 pulgadas, desde donde se controlan las funciones del coche y donde se puede ver qué motor está en funcionamiento en cada momento. También la pantalla LCD del cuadro de instru-

mentos nos muestra, entre otras funciones, un analizador de nuestro tipo de conducción ('Eco', 'Normal' o 'Agresiva').

Y una virtud que le dará muchas armas para triunfar es un gran equipamiento de serie, en el que se ofrecen elementos de seguridad y ayuda a la conducción también sorprendentes, propios de modelos mucho más caros. Entre ellos, destaca un sistema de ayuda a la conducción eficiente (Eco-Driving Assistant System EcoDAS) que está siendo

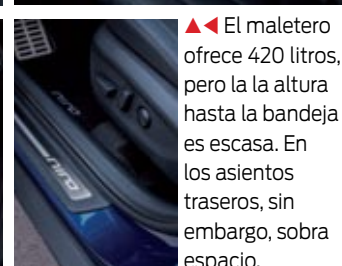
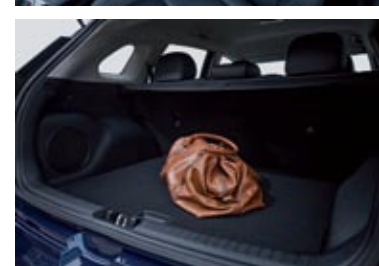
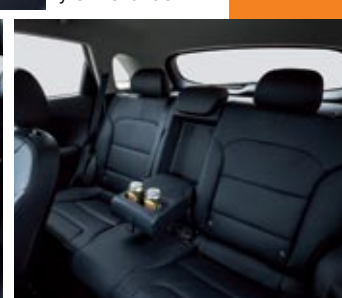
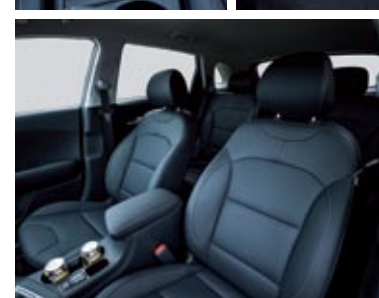
desarrollado para el mercado europeo y se incorporará más tarde. Combina dos tecnologías para conservar y recuperar energía eléctrica: la guía para el control de avance por inercia (Coasting Guide Control CGC) –avisa al conductor del mejor momento para dejar de acelerar y aprovechar la inercia– y el control predictivo de eficiencia (Predictive Energy Control PEC), que usa la navegación y el control de cruce para anticipar las subidas y bajadas en la carretera y buscar el momento óptimo para recargar la batería.

Y con los sistemas de ayuda que lleva se logra el máximo nivel de seguridad. Sistema de asistencia de frenada de emergencia, control de cruce adaptativo, aviso de cambio involuntario de carril, sistema de asistencia de mantenimiento en carril, sistema de detección de ángulo muerto o alerta de tráfico trasero son elementos que se ofrecerán en el Niro.

En cuanto a conectividad, ese aspecto que cada vez más usuarios miran, el nuevo Niro ofrece el sistema Kia Connected Services, provisto por TomTom con actualizaciones gratuitas durante 7 años, que incluye tráfico en tiempo real,



▲▲ Buena calidad de acabados y un cuadro bien ordenado. La pantalla táctil puede ser de 7 u 8 pulgadas. El cambio, de doble embrague y 6 marchas.



▲▲ El maletero ofrece 420 litros, pero la altura hasta la bandeja es escasa. En los asientos traseros, sin embargo, sobra espacio.

LA SUMA DE SUS DOS MOTORES DA 141 CABALLOS. SUS PRESTACIONES NO SON DE INFARTO, PERO EN MARCHA ES MUY DIVERTIDO DE CONDUCIR; NO PARECE HÍBRIDO



radares, búsqueda de puntos de interés... También cuenta con Android Auto y Apple Car Play para conectarse a los dos

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.591
Potencia máxima/rpm	105/5.700
Par máximo/rpm	15/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	32 kW/1.798-2.500
Par	17,3/1.000-2.400
Pot. máx. total	141 CV/5.700
Par máx. total	27/1.000-2.400
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut DCT 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.425
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	427 / 1.425
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Ion-litio
Capacidad de la batería	156 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,5
Velocidad máx. (km/h)	162
Vel. máx. en eléctrico	100
Consumo mixto (l/100 km)	3,8 (llanta 16") 4,4 (llanta 18")
Emisiones CO2	88-101 g/km
Alcance en eléctrico (km)	2 km
Precios desde... (euros)	N.D.



▲▲ Hay dos variantes de llantas; la de 16 pulgadas, más centradas en el confort y el ahorro, y la de 18, más dinámica. Pero el Niro sorprende por su comportamiento con ambas.

sistemas de teléfono más extendidos.

Pero lo que hace único al Niro es su comportamien-

to. Aplomado y divertido, nada que ver con los 'híbridos de laboratorio'. Los 141 CV de la combinación de sus dos moto-

res empujan con decisión y casi instantáneamente. El coche apoya perfectamente en curvas y tiene un comportamiento sano y predecible. El cambio automático permite reducciones de hasta 3 marchas, lo que demuestra carácter y propulsa al Niro en maniobras de adelantamiento. Tal vez la dirección sea mejorable, pues nos ha parecido excesivamente suave.

Y eso no significa que el consumo se dispare. Los 3,8 litros que homologa la versión de llanta de 16 pulgadas o los 4,4 de la versión de 18 pulgadas, son fáciles de lograr. De hecho, en los alrededores de Fráncfort durante nuestro recorrido, que incluía tramos de autopistas y que hicimos a un ritmo de conducción normal, conseguimos un consumo medio de 4,6 l/100 km.

Un argumento más para un coche que ofrece 7 años de garantía y que, si no fallan con el precio, dará mucho que hablar.

El Baleno es un utilitario de cuatro metros que brilla por equipamiento, maletero y un peso contenido que permite sacar más partido de sus motores de gasolina: un 1.2 de 90 CV, disponible también con un sistema eléctrico de apoyo que le convierte en híbrido, y el convincente 1.0 BoosterJet de 111 CV. Aplicando descuentos, arranca en 10.905 euros.



Amplio, ligero y económico

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Suzuki lanza el nuevo Baleno, un utilitario de cuatro metros –3.995 mm exactamente– que no releva al Swift, sino que le complementa como alternativa más racional en base a una superior amplitud y a una gran economía de uso. Llega con precios a partir de 14.655 euros, aunque los 2.000 euros de rebaja aplicados como promoción, más los 1.000 de descuento extra si financiamos la compra y otros 750 que baja la factura si nos acogemos al Pive dejan la cifra de salida en 10.905 euros, poco si consideramos que el Baleno es un utilitario práctico –sólo se ofrece con cinco puertas– y se beneficia de una garantía de 5 años o 100.000 kilómetros.

Su nueva plataforma permite aligerar la carrocería –el Baleno pesa 100 kilos menos que el Swift– y aumentar un 10 por ciento la rigidez. Además, favorece unos cortos vo-

ladizos y una distancia entre ejes mayor, de modo que el interior es amplio, con ayuda de una distribución de asientos más lógica. Destaca el generoso hueco para las piernas detrás, mientras que la anchura interior es correcta –aunque no mayor que la de rivales como Corsa, Clio o Ibiza– y la altura es generosa delante. No tanto detrás, donde los pasajeros de talla nórdica rozarán el techo. No obstante, el Baleno sí toma ventaja en cuestión de maletero gracias a sus 320

litros, que son 355 sumando el espacio existente bajo el suelo; y si abatimos el respaldo posterior, dividido en secciones asimétricas, alcanza los 1.085 litros. Como críticas, decir que el borde de carga queda alto y no hay rueda de repuesto.

Convence también el Baleno por diseño y calidad, pues todo está en su sitio y no se perciben fallos de acabado. Puede que los plásticos no sean de primera, pero hay sensación de robustez. El salpicadero es vistoso, y aunque

el equipamiento final depende de la variante elegida –va desde el nivel básico GL al lujoso GLX, pasando por el GLE–, llaman la atención una moderna instrumentación o la consola presidida por una pantalla táctil multifunción similar a la usada en el Vitara. Y la tecnología se extiende al capítulo de la seguridad, donde el nivel GLX incluye Radar Brake Support, que detecta riesgos de colisión con el vehículo que nos precede y actúa en consonancia: avisa al conductor, y si éste no reacciona, aplica primero el freno suavemente para aumentar la señal de alerta, llegando a frenar automáticamente con la máxima potencia para evitar la colisión.

La gama se articula en torno a dos motores de gasolina: el 1.2 Dualjet de cuatro cilindros y 90 CV de potencia, y el inédito 1.0 BoosterJet de tres cilindros y 111 CV –con turbo e inyección directa–, que nos ha gustado bastante, pues



◀ Ofrece el maletero más amplio de su clase: 355 litros, incluidos los 35 del 'sótano'.

SEGURIDAD TODA LA GAMA MONTA DE SERIE CONTROL DE ESTABILIDAD, ABS CON ASISTENCIA A LA FRENADA, CONTROL DE PRESIÓN DE NEUMÁTICOS, OCHO AIRBAG Y ANCLAJES ISOFIX PARA DOS SILLITAS.



▲ Las versiones GLX equipan pantalla táctil –navegador, cámara trasera y conexión de smartphone– e instrumentación con display configurable.



cuesta percibir su condición tricilíndrica y empuja con solvencia, aunque su mejor respuesta llega entre 2.100 y 5.900 rpm. Más allá, imposible insistir, pues el corte de inyección se produce a 6.000 rpm, por debajo incluso de la zona roja del cuentavueeltas. En el caso

del 1.0 se puede elegir entre caja manual de cinco marchas –acabados GLE y GLX– y automática de seis –con levas en el

coche de forma autónoma, baja el gasto en ciudad desde los 5,3 l/100 km del 1.2 GL a los 4,7 de este 1.2 GLX ISG, homologado como híbrido. De hecho, deja la media en 4,0 l/100 km, y en 94 g/km las emisiones de CO₂.

El Baleno ofrece un buen equilibrio entre confort y seguridad, pues cumple a la perfección como utilitario ideado para la ciudad y los viajes por carretera a ritmos turísticos, ya que su ligereza permite sacar provecho de la potencia del motor, especialmente con el 1.0 bajo el capó. Desde un punto de vista más 'dinámico' podríamos señalar que el tacto de la dirección no es óptimo, o que sólo el acabado GLX aparea discos de freno en las cuatro ruedas –los acabados inferiores se conforman con tambores traseros–, pero la estabilidad es bastante buena.

En cuanto al 1.2, se puede elegir entre el GL –desde 10.905 euros– y el GLX, que eleva el precio 2.600 euros por su dotación, y porque aparea una 'sorpresa' técnica: un sistema híbrido llamado SHVS que mediante un generador de unos 3 CV de potencia –el ISG–, ayuda al motor en la fase de aceleración, produce electricidad a través del freno regenerativo y arranca el motor en la función 'Start/Stop'. Acumula la energía en una batería de iones de litio ubicada bajo los asientos delanteros, y aunque no es capaz de mover el

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 DUALJET	1.2 DUAL SHVS	1.0 BOOSTERJET	1.0 BOOST.AUT.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.242	1.242	998	998
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 6.000	90 / 6.000	111 / 5.500	111 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	12,2 / 4.400	12,2 / 4.400	17,3 / 2.000-3.500	16,3 / 1.500-4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	175/65 R15	185/55 R16	185/55 R16	185/55 R16
Peso (kg)	940	990	980	1.010
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.995/1.745/1.470	3.995/1.745/1.470	3.995/1.745/1.470	3.995/1.745/1.470
Volumen maletero (l)	355 / 1.085	355 / 1.085	355 / 1.085	355 / 1.085
Capacidad depósito (l)	37	37	37	37
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	12,3	11,4	11,0
Velocidad máx. (km/h)	180	180	200	190
Consumo mixto (l/100 km)	4,2	4,0	4,5	4,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	98	94	105	115
Precios desde... (euros)	14.655	17.255	15.755	19.055

PRECIO DESDE **14.655 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 94 A 115 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>✓ Precios 'reales' desde 10.905 euros. Maletero. Motor 1.0 BoosterJet. SHVS. Garantía. Agrado</p>	<p>✗ Depósito justo. Borde de carga alto. Tambores en GL y GLE. Precio del 1.2 DualJet SHVS. Dirección</p>



El escarabajo más playero

Se llama Volkswagen Beetle Dune y es una singular edición especial de este legendario vehículo, que nos remonta a la década de los años 60, cuando aparecieron los carismáticos 'buggies' en las playas de California.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el año 1964, Bruce Meyers, un fabricante de botes y tablas de surf de California, construye una carrocería de fibra de vidrio que

se podía colocar sobre el chasis de un Volkswagen Beetle de la época y le otorgaba un inconfundible aspecto de buggy, que casaba a la perfección

con la filosofía playera de una zona plagada de dunas. Se convirtió en todo un éxito, hasta el punto de conseguir homologarse en Europa y llegar de mano de infinidad de carroceros.



Este simpático buggy ha estado muy presente en el ADN de Volkswagen, que en el año 2000 presenta en California el New Beetle Dune. No paso de ser un concept que tuvo continuidad cuando en 2014 se presenta en Detroit un segundo prototipo denominado también Dune, y que dos años después se ha materializado en esta edición especial, de la que solo llegarán 200 ejemplares a nuestro país.

Estos Beetle Dune se comercializarán en versión coupé y cabrio, ésta 4.200 euros más cara que la primera. Cuenta con una capota de lona eléctrica, que se puede accionar en marcha hasta los 50 km/h. Por su parte, los coupés se pueden equipar con techo solar panorámico como opción.

Todos ellos reciben nuevas protecciones para la carrocería –lo ensanchan 14 milímetros–, que aportan ese tan de moda toque off-road. Los paragolpes son específicos, y equipan un alerón posterior, pilotos traseros LED y unas llamativas llantas 'Canyon' de 18 pulgadas, equipadas con neumáticos 235/45, que opcionalmente se pueden solicitar en color Sandstorm Yellow, un tono también exclusivo para la carrocería de estos Beetle Dune. Aparte de ese llamativo tono dorado, hay otros seis para elegir y su techo también puede ir en negro, para hacer contraste.

Su habitáculo adquiere una decoración exclusiva, donde predomina el mencionado Sandstorm Yellow o el Black brillante si optamos por



El color Sandstorm Yellow también invade su interior. Todos tienen cambio manual y como opción hay DSG. Los cabrios cuestan 4.200 euros más y su capota de lona se pone y quita en sólo 9,5 segundos.

el color exterior Dark Bronze Metallic. Hay asientos deportivos, tapizado específico, respaldos en contraste... Decir que estos Beetle Dune toman la base de los acabados Design, por lo que presentan un completo equipamiento de serie entre el que se encuentra una pantalla táctil de 6,3 pulgadas para el sistema de infoentretenimiento, además de un sistema de sonido Fender con 400 vatios de potencia. Eso sí, hay detalles de acabado a pulir y algunos materiales se deberían mejorar para llegar al nivel de un Golf, por ejemplo.

Volkswagen lo ofrecerá con cinco motores sobrealimentados, pero el 1.2 TSI y el 2.0 TDI, con 105 y 110 CV respectivamente, no llegan a España. Aquí la gama comienza con el 1.4 TSI de 150 CV, al que le sigue el po-

tente 2.0 TSI de 220 CV, un propulsor heredado del Golf GTI. El que más demanda tendrá en España será el 2.0 TDI de 150 CV, que como los otros dos de gasolina ofrece excelentes prestaciones, y en este caso concreto, un gasto de combustible más comedido a costa de sacrificar la suavidad de marcha o la insonorización, sobre todo en el caso de los cabrios.

Todos, excepto el Cabrio 2.0 TSI, pueden equipar opcionalmente cambio automático, que es el conocido DSG con 6 o 7 velocidades en el caso del 1.4 TSI. Todos tienen levas en el volante y también se asocian, como los manuales, al Start/Stop.

Cualquiera de ellos ofrece buenas prestaciones y su comportamiento dinámico es muy sano, a pesar de ofrecer 10 milímetros más de altura



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.984	1.968
Potencia máxima (CV)/rpm	150/5.000-6.000	220/4.500-6.200	150/3.500
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.500-3.500	35,7/1.500-4.400	34,7/1.750-3.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 6 vel. o DSG 6 vel.	Man. 6 vel. o DSG 6 vel.	Man. 6 vel. o DSG 6 vel.
Frenos delanteros/traseros	Dis. vent./Dis.	Dis. vent./Dis.	Dis. vent./Dis.
Neumáticos	235/45 R18	235/45 R18	235/45 R18
Peso (kg)	1.380 (DSG: 1.395)	1.464 (DSG: 1.489)	1.480 (DSG: 1.504)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.286/1.822/1.502	4.286/1.822/1.502	4.286/1.822/1.502
Volumen maletero (l)	310/905	310/905	310/905
Capacidad depósito (l)	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	8,8 (DSG: 8,8)	6,9 (DSG: 6,9)	9,2 (DSG: 9,2)
Velocidad máxima (km/h)	200 (DSG: 200)	228 (DSG: 226)	200 (DSG: 198)
Consumo mixto (l/100 km)	5,7 (DSG: 5,5)	6,6 (DSG: 6,8)	4,6 (DSG: 4,8)
Emissiones CO ₂ (g/km)	133 (DSG: 127)	153 (DSG: 158)	119 (DSG: 127)
Precios desde... (euros)	28.620	31.170	29.380

* Datos de los Beetle Coupé

Incluso sus llantas de 18" pueden estar pintadas en dorado. Para elevar su carrocería 10 milímetros se equipan con el paquete 'malas carreteras'. Hay protecciones extra.



PRECIO DESDE **28.620 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 119 A 161 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Exclusividad. Imagen interior y exterior. A precio de R-Line. Equipamiento. Mecánicas.</p>	<p>Detalles de acabado. Sin motores de acceso. Precio extra por los Cabrios: 4.200 euros.</p>





LOS NUEVOS MOTORES DE 4 CILINDROS DE VOLVO OFRECEN UNAS PRESTACIONES SATISFATORIAS, TANTO EN DIESEL COMO EN GASOLINA

Semiautónomo

Los nuevos Volvo S90 y V90 permiten una convincente conducción semi-autónoma para relajarse hasta 130 km/h, pero sobre todo hacen que sus ocupantes disfruten del esmero que la marca sueca ha puesto en su diseño y en su fabricación para hacer de ellos un icono del lujo contemporáneo.



En enero de 2017 la gama de los S90 y V90 crecerá con la llegada de los T8 híbridos enchufables de 407 CV.



▲▲ El maletero de los V90 cubica 560 litros, 60 más que la berlina. El interior goza de una gran personalidad y de mucha calidad.



El nuevo Volvo S90 es una gran berlina de lujo de 496 centímetros de largo, 3 más que el V90.



▲ Los Volvo S90 y V90 T8 se caracterizan por su color blanco y por la tapa en la aleta delantera, que esconde la toma de electricidad.



Alberto Mallo | amallo@motor16.com

En teoría, los nuevos Volvo S90 y V90 son unos coches rigurosamente diseñados, muy respetables; en la práctica, son capaces de seducir por su personalidad, muy tentadores. Ese estilo propio, alejado de los denominadores comunes de las marcas premium alemanas, y de rivales como Audi A6, BMW Serie 5 y Mercedes-Benz Clase E, se manifiesta en cada una de las acciones que llevamos a cabo desde que nos ponemos al volante.

Iniciamos nuestra toma de contacto con el S90 D5 Inscription, un coche de 63.000 euros, si bien el diésel básico está disponible desde 45.000 euros. Son 235 CV en vez de 190, cuatro ruedas motrices en vez de dos y asientos con masaje y toda clase de lujos complementarios para hacer la diferencia. El motor diésel

2.0 de cuatro cilindros se oye bastante desde fuera del coche, pero dentro casi no hay rastro de él: excelente insonorización. Y a pesar de su contenida cilindrada, su reacción es poderosa e inmediata, gracias al sistema Power Pulse que estrena: mediante un soplo de aire comprimido, revoluciona el turbo sin tiempo muerto de respuesta desde que se pisa el acelerador. Volvo asegura que de 0 a 60 metros, la ace-

leración es mejor que la de sus rivales antes citados, dos de ellos incluso con motor de seis cilindros. Pero, en cualquier caso, para la aceleración de 0 a 100 km/h homologa unos solventes 7,0 segundos.

Los ingenieros suecos han trabajado fieles al principio de que el diseño debe seguir a la función. Si exteriormente la parrilla de barras verticales llama casi tanto la atención como la de un Mercedes-AMG

GT3, dentro de la versión probada se ha creado un ambiente acogedor y de estilo moderno. Con una distancia entre ejes de 2,94 metros, las plazas traseras son regias, excepto la del pasajero central, que es muy dura y tiene frente a sí un imponente túnel de transmisión, muy voluminoso. El conductor goza de un óptimo puesto de pilotaje, aunque los retrovisores son muy grandes y restan visión en algunas circunstancias. La capacidad del maletero es excelente. Bajo el plano de carga hay un kit reparapinchazos que podrá sustituirse por una rueda de emergencia.

Tiempo de probar el sistema Pilot Assist, que Volvo califica de conducción semi-autónoma. Combina el control de crucero adaptativo y el sistema de mantenimiento de carril. Lo activamos desde el teclado izquierdo del volante,

desde el que también aumentamos o reducimos a nuestro gusto la distancia con el coche precedente. Desde el primer momento da confianza y nos dejamos llevar. Seguimos a otro colega que mantiene una velocidad similar a

la nuestra; el resultado es más que convincente, el coche acelera o frena automáticamente, y lo hace con seguridad tanto en autopista como en carretera secundaria, si bien en algún momento se podría suavizar el giro autónomo de la direc-

ción, que, con el control de las cámaras, mantiene siempre al S90 en el centro del carril. El sistema es activo hasta 130 km/h y se anula en cuanto activamos el intermitente... o retiramos un tiempo las manos del volante.

Como comentábamos en el nº 1.673 de Motor16, el S/V90 se basa en la plataforma modular SPA, estrenada sobre el XC90, y en la que todo responde al ADN de Volvo. El monocasco está construido combinando acero al boro y aluminio, las suspensiones son de dobles triángulos delante y multilink atrás... A nivel de seguridad incorpora de serie el sistema City Safety, que tanto de día como de noche detecta obstáculos y frena automáticamente si el conductor no lo hace.

Dinámicamente, lo más característico en las dos carrocerías es el confort de sus-

pensión, a pesar de las llantas de 20 pulgadas de las unidades disponibles. El comportamiento se puede personalizar eligiendo el modo Dynamic, que torna más duras la dirección -2,9 vueltas entre topes- y la suspensión. Es una configuración más acorde con la motorización gasolina T6 -también con tracción AWD a las cuatro ruedas- que probamos sobre el versátil y espacioso V90, con una soberana demostración de poder para un motor de cuatro cilindros.

Pero aún habrá más. En enero de 2017 la gama S/V90 se completará. Por abajo, con un D3 de 150 CV, y por arriba, con un T8 híbrido enchufable de 407 CV. Y ese mismo año, la familia Volvo se agrandará con un nuevo XC40 4x2/4x4, que estrenará la plataforma CMA con motores de tres y cuatro cilindros, y electrificados.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	S/V90 D4	S/V90 D5 AWD	S/V90 T5	S/V90 T6 AWD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máxima (CV/rpm)	190 / 4.250	235 / 4.000	254 / 5.500	320 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	400 / 1.750-2.500	480 / 1.750-2.250	350 / 1.500-4.800	400 / 2.200-5.400
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Freno del/tras	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	255/35 R20	255/35 R20	255/35 R20	255/35 R20
Peso (kg)	Desde 1.800 (V90: 1.825)	N.D.	Desde 1.800 (V90: 1.825)	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.963-4.936/1.890/1.443-1.475	4.963-4.936/1.890/1.443-1.475	4.963-4.936/1.890/1.443-1.475	4.963-4.936/1.890/1.443-1.475
Capacidad del depósito (l)	55	60	55	60
Volumen del maletero (l)	500 (V90: 560)	500 (V90: 560)	500 (V90: 560)	500 (V90: 560)
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 / 8,5	7,0 / 7,2	6,8 / 7,0	5,9 / 6,1
Velocidad máxima (km/h)	230 / 225	240 / 240	230 / 230	250 / 250
Consumo mixto (l/100 km)	4,4 / 4,5	4,8 / 4,9	6,5 / 6,8	7,2 / 7,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	116 / 119	127 / 129	149 / 154	165 / 169
Precio desde... (euros)	45.420	59.950	54.250	68.250

PRECIO DESDE **45.420 €**

EMISIONES DE CO₂: Desde **116 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Personalidad propia. Confort de suspensión. Acabados interiores. Motores y cambio automático.	Plaza central trasera. Túnel de transmisión muy voluminoso. Retrovisores exteriores.



CRECIENTE DEMANDA EN 2015, EL 17 POR CIENTO DE LOS OCTAVIA, YETI Y SUPERB VENDIDOS EN EL MUNDO EQUIPABAN TRACCIÓN TOTAL

Apuesta integral por la tracción



◀▲ El Yeti –arriba– combina la tracción total con los motores 1.4 TSI de 150 CV y 2.0 TDI en versiones de 110 y 150 CV. Y el Scout –izquierda– también está disponible desde ahora con el motor 1.6 TDI de 110 CV.



▲▶▶ Arriba, otra de las novedades: el Octavia RS 4x4, con motor 2.0 TDI de 184 CV y cambio DSG. El Superb 4x4 –derecha– ofrece motores de entre 150 y 190 CV. Abajo, un Scout en plena faena.



P.M. | pmartin@motor16.com

Hay que retroceder hasta la década de 1940 para encontrar las primeras experiencias de la firma checa con la tracción total, aunque hablamos de prototipos fabricados en pequeñas series –para uso militar, como el 3000 Kfz 15 o el Babeta– y debemos avanzar hasta finales de los 90, ya dentro del grupo Volkswagen, para hallar un Skoda ‘de gran serie’ beneficiado por un sistema 4x4. En concreto, la primera entrega del Octavia. La aceptación fue tal que Skoda decidió ampliar su oferta 4x4, y de las 20.000 unidades que se vendieron en 2008 en todo el mundo se pasó a unas 70.000 en 2015. De hecho, un 17 por ciento de las matriculaciones de Octavia, Yeti y Superb correspondieron el pasado año a versiones 4x4. Y en varios mercados europeos –España, Austria, Finlandia, Noruega, Polonia y Suiza– la

La familia de vehículos con tracción total de Skoda ya era amplia, pues abarcaba desde Octavia y Octavia Combi a los Superb y Superb Combi, pasando por los dos modelos aventureros de la casa checa: Yeti y Scout. Y la oferta crece ahora con las versiones deportivas RS 4x4 del Octavia y el ahorrador Scout 1.6 TDI.

marca es líder entre los familiares con tracción a las cuatro ruedas gracias a Octavia Combi 4x4 y Superb Combi 4x4. Además, se apuesta decidida-

mente por los SUV y todotermino, donde a la presencia de Yeti y Scout se sumará pronto el Kodiaq, de siete plazas. Skoda opta en sus mode-

los por un sistema de tracción 4x4 permanente con un reparto entre ejes dependiente de un embrague, encargado de acoplar o desacoplar automáticamente el par de fuerza con el eje trasero. Y dicho embrague, de tipo multidisco electrohidráulico, evalúa las condiciones de tracción del eje delantero gracias a sensores en la unidad de control del motor, en la unidad de control de ABS y estabilizador ESC, y en el volante. Así, sobre firme seco y con buenas condiciones de tracción, mandaría un 48% de par a cada una de las ruedas delanteras, y sólo un 2% a cada una de las traseras, pero si circulásemos sobre hielo y la adherencia fuese igual de baja en todas las ruedas, repartiría un 25% de par a cada una. Del mismo modo, si el sistema percibe que sólo las ruedas delanteras patinan, pasaría un 45% de par a cada una de las ruedas traseras y dejaría exclusivamente

un 5% en cada rueda delantera. E incluso ‘personalizaría’ aún más la motricidad si tres ruedas patinan y una conserva tracción, pues a ésta mandaría hasta un 85% del par, reservando un 5% de par a cada una de las restantes.

No hay que pensar sólo en hielo, nieve o barro, pues sa-



caremos partido a la tracción 4x4 en otras situaciones, como cuando las ruedas del mismo lado pasan en plena por curva por un arcén con gravilla o al remolcar una caravana por una pendiente pronunciada. La tracción 4x4 de Skoda está presente en el Yeti –motores 2.0 TDI de 110 y 150 CV, y 1.4 TSI de 150– con precios que arrancan en 20.700 euros, pero también en el Octavia Combi –versiones 1.6 TDI 110, 2.0 TDI 150 y 1.8 TSI 180–, los Superb berlina y Combi –2.0 TDI de 150 y 190 CV, y 1.4 TSI de 150 CV–, y el Scout, cuya gama crece ahora, pues a los 2.0

TDI de 150 y 184 CV, y al 1.8 TSI de 180 se sumará en septiembre la variante diésel 1.6 TDI de 110 CV, que gasta 4,7 l/100 km y no renuncia a las posibilidades camperas de sus ‘hermanos’, tanto por la eficaz tracción total como por una altura al suelo de 17,1 centímetros –suficiente para rodar con tranquilidad por pistas– o un ángulo de ataque de 17 grados. Hay que esperar prestaciones correctas, aunque los 25,5 mkg de par máximo –un valor algo justo para un 1.6 turbodiésel moderno– no se traducirán en un empuje brioso, sobre todo a plena carga. También es nuevo en la gama el Octavia RS 4x4, disponible con las carrocerías berlina y Combi, y ligado obligatoriamente al motor 2.0 TDI de 184 CV y al cambio DSG6. El resultado, un consumo moderado, unas prestaciones realmente buenas y un comportamiento seguro y deportivo, incluso sobre firme poco adherente.

PRECIO DESDE **20.700 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **118 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p> Tracción eficaz. Aptitudes ‘off road’ de Yeti y Scout. Amplitud y funcionalidad. Mecánica.</p>	<p> 4x4 no disponible en Octavia RS 2.0 TSI. Reparto de par no bloqueable al 50/50 (Yeti).</p>
---	---

FICHA TÉCNICA

MOTOR	OCTAVIA RS 4X4 TDI	SCOUT 1.6 TDI 110
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	184 / 3.500-4.000	110 / 3.200-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	38,8 / 1.750-3.000	25,5 / 1.500-3.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	225/45 R17	225/50 R17
Peso (kg)	1.550 (Combi: 1.572)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.685/1.814/1.449 (C:1.452)	4.685 / 1.814 / 1.531
Volumen maletero (l)	590/1.580 (C:610/1.740)	610 / 1.740
Capacidad depósito (l)	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,6 (Combi: 7,7)	11,7
Velocidad máx. (km/h)	228 (Combi: 224)	187
Consumo mixto (l/100 km)	4,9 (Combi: 5,0)	4,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	129 (Combi: 131)	124
Precios desde... (euros)	28.400	23.100



Ecológico, potente y avanzado

El Audi Q7 e-tron quattro consigue lo que hace poco parecía imposible: que un SUV de 5,05 metros con 373 CV y capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos gaste 1,8 l/100 km. Y como puede circular hasta 56 kilómetros en modo eléctrico recibe la etiqueta 'Emisiones 0'.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El Audi Q7 e-tron quattro es el primer híbrido enchufable del mundo con motor diésel TDI de seis cilindros y sistema de tracción quattro, un SUV funcional y de gran tamaño—5,05 metros de largo— y enorme

maletero—650 litros con sus cinco cómodas plazas en uso y hasta 1.835 con los asientos abatidos— que se convierte en la nueva referencia de su categoría gracias a los 373 CV de potencia y 700 Nm de par máximo generados, que en combinación con la transmi-

sión automática tiptronic de 8 velocidades y el bajo peso del conjunto—el Audi Q7 e-tron quattro emplea una nueva carrocería multimaterial con elevados porcentajes de aceros de ultra alta resistencia y aluminio— se traduce en prestaciones excelentes, como una

aceleración de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos. Y con un gasto medio—según norma ECE para híbridos— de 1,8 l/100 km, que equivale a unas emisiones de CO₂ de 48 g/km. Además, su eficiente motor eléctrico con 128 CV (94 kW) de potencia y 350 Nm de par

RECARGA VERSATILIDAD Y CONTROL REMOTO DESDE NUESTRO SMARTPHONE

El Audi Q7 e-tron quattro incluye de serie una unidad de carga y conectores para enchufes domésticos e industriales, y Audi ofrece también en opción un soporte para la unidad de carga diseñada por Audi design para su instalación en la pared de cara a un uso doméstico. Gracias a la tecnología de recarga multifásica, la recarga completa del vehículo se realiza en dos horas y media usando la toma industrial de corriente de 7,2 kW, o siete horas y media desde un enchufe doméstico normal. Además, Audi connect incluye servicios online que permiten al conductor controlar remotamente y operar varias funciones desde su smartphone, como conocer el estado de carga de la batería, la autonomía eléctrica, datos del mantenimiento y la localización; e iniciar o detener la recarga, ajustar el temporizador o climatizar el interior antes de empezar a conducir.



56
kilómetros de autonomía en modo completamente eléctrico, libre de emisión de gases.

1,8
litros de combustible cada 100 kilómetros es el consumo medio homologado en ciclo NEDC.

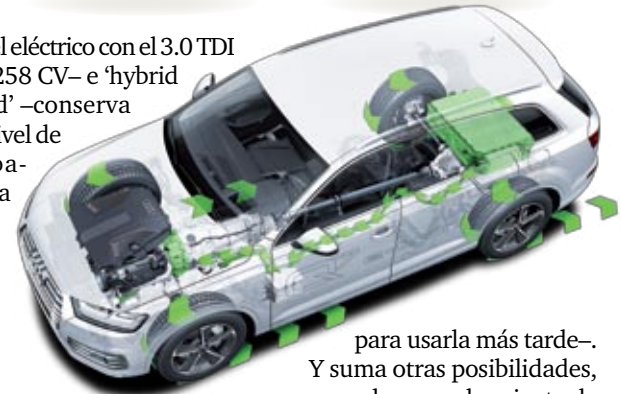
48
gramos de CO₂ por kilómetro son las emisiones medias del Audi Q7 e-tron quattro en el ciclo NEDC.

1.320
kilómetros de autonomía total, contando con el motor 3.0 TDI y su depósito de 75 litros.

máximo, y su batería de alto voltaje con 17,3 kWh de capacidad permiten circular sin emitir gases hasta 56 kilómetros, de forma que se incluye en la clase 'Emisiones 0', como los vehículos cien por cien eléctricos. En este sentido, el Audi Q7 e-tron quattro ofrece tres modos de conducción: 'EV'—sólo con motor eléctrico—, 'hybrid auto'—combinan-

do el eléctrico con el 3.0 TDI de 258 CV— e 'hybrid hold'—conserva el nivel de la batería

para usarla más tarde—. Y suma otras posibilidades, como el aprovechamiento de la inercia por debajo de 160 km/h, la recuperación de energía con la frenada regenerativa o el asistente predictivo de eficiencia, que usa los datos de la navega- ción esté apagado— para aconsejar al conductor y conseguir el máximo ahorro.



El Audi virtual cockpit, un cuadro de instrumentos completamente digital con pantalla configurable de 12,3 pulgadas, es de serie.



373
caballos es la potencia total del sistema, que combina el 3.0 TDI de 258 CV con un motor eléctrico de 128 CV (94 kW).

17,3
kWh es la capacidad de la batería de iones de litio del Q7 e-tron quattro, que se puede cargar en 2,5 horas.

6,2
segundos emplea en acelerar de 0 a 100 km/h. Y la velocidad máxima es de 230 km/h.

650
litros tiene el maletero, dotado de serie de portón automático y ampliable a 1.835 litros con los asientos abatidos.

la frase

Dieter Zetsche. Presidente de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

«Los objetivos de emisiones exclusivos para vehículos nuevos olvidan gran parte del problema. Se necesita un enfoque integral, que incluya combustibles, infraestructuras, conductores, sistemas de transporte...»



en breve

► **MÁS CONSUMO DEL REAL.** - 26 modelos de Suzuki vendidos en Japón consumen menos de lo anunciado, error descubierto en una investigación interna de la que se ha dado parte a las autoridades niponas.

► **INCENTIVOS.** - 400 euros aportará la Comunidad de Madrid a la transformación de 1.000 coches de gasolina para GLP. Por su parte, el Ministerio de Industria reasigna 1,65 millones de euros a la compra de eléctricos.

► **PRODUCCIÓN EN ALZA.** - Más de un millón de vehículos han salido de las plantas españolas en el primer trimestre del año, en el que Castilla y León ha superado a Cataluña en unidades fabricadas.

► **RESTRICCIÓN EN PARÍS.** - En julio los coches diésel anteriores a 1997 y las motos anteriores a mayo del 2000 ya no podrán circular en días laborables por el centro de la capital gala.

► **INVERSIÓN EN ESPAÑA.** - El éxito de Vito y Clase V sube a 41 millones de euros las inversiones este año en la planta principal de Mercedes-Benz en Vitoria.

la estrategia de nuestra compañía».

Con el inicio de la producción de la nueva generación del Polo el año que viene y la llegada del segundo modelo adjudicado la factoría garantiza su carga de trabajo, al menos, hasta 2025. Con el añadido de la seguridad que aporta no depender de las fluctuaciones de la demanda de un solo coche.

Del nuevo modelo se harán una 100.000 unidades anuales, que se unirán a las más de 250.000 que se hacen del Polo cada año. En cuanto al

impacto en el empleo, las estimaciones de los sindicatos colocan entre 300 y 500 los puestos de trabajo que se crearán, cifra que acercaría la plantilla de la fábrica a los 5.000 empleados. A eso se añade el incremento que se producirá en la industria auxiliar, que suele multiplicar por cuatro cada nuevo contrato en la fábrica.

Para conseguir ese segundo coche ha sido fundamental el acuerdo firmado en marzo por la dirección de la planta y los sindicatos, que aporta la flexibilidad necesaria para adaptarse a las necesidades productivas de la factoría y llevar la competitividad al nivel de exigencia del consorcio alemán.

Más de siete millones de Polo ha fabricado Volkswagen Navarra, correspondientes a cuatro generaciones de un modelo del que en 2015 se hicieron 298.358 unidades, de las que el 91% se exportó a unos 60 países.



▲ El vicepresidente mundial de compras del Grupo VW, Francisco Javier García Sanz, flanqueado por Emilio Sáenz, presidente de VW Navarra (izqda.) y Alfredo Morales, presidente del comité de empresa de VW Navarra.

SE COMENZARÁ A PRODUCIR EN 2018

Un segundo modelo de VW para Navarra

Por primera vez en su historia la planta que VW tiene en Landaben, Navarra, fabricará dos vehículos. Lo hará a partir de 2018 cuando se inicie la producción del modelo que el grupo alemán acaba de adjudicar a la factoría en la que se hace el Polo en exclusiva para Europa. Landaben competía con Portugal, Eslovaquia y Martorell (Barcelona) por el nuevo VW, que compartirá plataforma con la quinta generación del Polo, prevista para el próximo año, y que puede ser un todocamión.

El vicepresidente mundial de compras del Grupo VW, Francisco Javier García Sanz, comunicaba la decisión a la dirección y representantes de los trabajadores de VW Navarra. García Sanz también daba la noticia al ministro de Economía y Competitividad en funciones, Luis de Guindos, y la presidenta del Gobierno navarro, Uxue Barkos, agradeciendo el apoyo de las distintas administraciones al consorcio automovilístico y recordando que con esta decisión «el Grupo Vo-

lswagen ratifica su compromiso con España, que es y será un país clave en

Madrid Más radares multando

El inicio de la actividad del primer radar de tramo de Madrid, ubicado en la Avenida de Córdoba entre la glorieta de Cádiz y la calle Tolosa Latour, que multa a partir de 50 km/h, ha coincidido con la 'amenaza' de convertir la Avenida de Extrema-

dura (A-5) en vía urbana, rebajando a 50 kilómetros por hora la velocidad máxima entre el túnel de la Avenida de Portugal y el cruce con la Avenida de los Poblados. Se pretende reducir el ruido y contaminación que sufren los vecinos instalando, incluso semáforos y pasos de cebra, según lo aprobado en el pleno del consistorio madrileño.

Sistemas de retención infantil La seguridad se llama i-Size

32 sistemas de retención infantil (SRI) de diferentes categorías protagonizan el último Informe Europeo sobre la Seguridad de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), que cuenta con la participación del Real Automóvil Club de España (RACE). Los resultados dejan constancia de la efectividad de la homologación i-Size, que se basa en la altura del niño y no en peso, porque los 6 modelos testados con esa homologación han saldado el examen, al menos, con un 'satisfactorio'. Las pruebas, más exigentes desde el año pasado, dejan 5 SRI por debajo del aprobado, con 3 de ellos con la peor nota posible (muy insatisfactorio). Por el contrario 20 merecen el 'satisfactorio', 6 el 'aceptable' y 1, la Kiddy Evo-Lina con homologación i-Size para niños de entre 45 y 83 cm de altura, destaca con la máxima nota, el primer 'muy satisfactorio' del año.



la cifra

1.668

vidas se cobró el tráfico en todo el territorio español a lo largo de 2015, de las que 1.247 se perdieron en vías interurbanas. Exactamente las mismas cifras y distribución del número de muertos de 2014, ejercicio sobre el que el pasado año presenta un ligero descenso en los heridos ingresados en un hospital (9.503 frente a los 9.574 de hace dos años). Son datos definitivos de 2015 hechos públicos por el subsecretario del Ministerio del Interior, Luis Aguilera, que también resalta la reducción de 57 muertos y 202 heridos graves sobre los datos de 2014 en las vías bajo la responsabilidad de la DGT.



Engine of the Year El V8 de Ferrari reina en 2016

Motor del año indiscutible (53 puntos de diferencia sobre el segundo), además de ser el mejor Motor Nuevo, el mejor de Altas Prestaciones y el mejor en la categoría de 3 a 4 litros, son los títulos que se anota en 2016 el V8 biturbo de 3,6 litros de Ferrari, que impulsa con sus 669 caballos los 488 GTB y Spider y que forma parte de la misma familia que el del California T. La elección del Motor Internacional del Año la realizan los 62 miembros de más de 30 países diferentes que integran el jurado de unos premios que se conceden desde 1999 y que, además del 'International Engine of the Year' determinan los mejores en 11 categorías. Una lista en la que el motor eléctrico de Tesla destaca como Motor Verde y el 6.3 V12 de Ferrari domina entre los propulsores de más de 4 litros. Seis marcas se reparten el resto de galardones, con el 1.0 EcoBoost de tres cilindros de Ford mandando por quinto año consecutivo entre los que no llegaran al litro, el tricilíndrico turbo PureTech 1.2 de PSA adjudicándose la categoría de 1 a 1,4 litros, el híbrido de gasolina que impulsa el BMW i8 destacando entre 1,4 y 1,8 litros y el 2.0 turbo de Mercedes-AMG ganado a los de entre 1,8 y 2,0 litros. Reflejo de su capacidad y eficacia son los siete años consecutivos que el 5 cilindros 2.5 TFSI de Audi encabeza la categoría de entre 2 y 2,5 litros, mientras el 6 cilindros turbo de 3 litros triunfo en el escalón de 2,5 a 3 litros.

Google Salvar al peatón

La compañía asentada en Silicon Valley ha patentado

un pegamento que adhiere al peatón al vehículo para evitar que salga despedido y acabe contra la calzada cuando es atropellado. Se trata de una capa adhesiva



Renault Visita real a Palencia

La visita de Felipe VI a la planta de Renault en Palencia donde se hacen Mégane y Kadjar sirvió para reafirmar el compromiso del grupo francés con la filial española, que recibirá 750 millones de euros (50 más de los anunciados en principio) para el Plan Industrial 2017-2020. Acompañaron al Monarca en su visita el presidente del Consejo de Administración de

Renault España y director de Fabricación y Logística del Grupo, José Vicente de los Mozos, el director general de Renault España y de la factoría de Palencia, José Antonio López Ramón y Cálal y el director delegado para la Competitividad de Renault, Thierry Bolloré, que resaltó ante el Rey el esfuerzo de los trabajadores para conseguir ese plan industrial, que supondrá 2.000 contratos indefinidos para hacer frente a los nuevos proyectos industriales que se asignarán.

similar al pegamento extendida sobre la parte delantera del vehículo que, para evitar la acumulación de suciedad, va protegida y se rompe solo en caso de impacto. La intención del gigante tecnológico es reducir los daños que puedan causar sus coches autónomos hasta que esa tecnología consiga evitar todos los accidentes.

Demanda en España La justicia avala a VW

La primera sentencia en España sobre una reclamación a VW y



el concesionario que vendió el vehículo por el trucaje de las emisiones desestima anular la venta del coche. El juzgado de primera instancia de Torrelavega (Cantabria) argumenta que el vehículo es apto para la circulación, que la solución ofrecida por el fabricante para paliar el problema es la adecuada y que no existe causa que justifique su rechazo. Por contra, un tribunal alemán obliga a un concesionario de Seat a reembolsar un Ibiza afectado. Las otras ocho sentencias sobre el caso que se han dictado en ese país han desesti-

mado las denuncias contra VW.

Camiones Multa histórica

Los fabricantes de camiones DAF, Daimler, Iveco, Volvo/Renault y Scania pueden enfrentarse a la sanción más dura impuesta por la Comisión Europea, acusados de pactar precios y ralentizar la introducción de tecnología de reducción de emisiones de gases contaminantes. De esa multa histórica, que podría superar los 2.350 millones de euros se librerá MAN por haber denunciado el cártel.

Hyundai Santa Fe Medalla de oro en seguridad

El Top Safety Pick+ es el máximo reconocimiento del Instituto para la Seguridad en Carretera de Estados Unidos (IIHS) y el último modelo en conseguirlo ha sido el Hyundai Santa Fe. Para lograrlo hay que unir a unas buenas notas en las 5 pruebas de protección de ocupantes (impactos frontales, laterales, resistencia de techo y reposacabezas) el «superior» en el sistema de prevención de choques. Una calificación que el



Sistema opcional de Frenada Autónoma de Emergencia del Santa Fe obtuvo sin problemas por su efectividad en evitar colisiones a 19 y 40 km/h, como demostró en las pista del IIHS.



▶ La ruta de 505 kilómetros por Madrid, Segovia y Valladolid incluía dos pasos por el Puerto de Navacerrada, de 1.858 metros de altura. E infinidad de travesías por localidades castellanas.



'Eco-emoción'

La novena edición del ALD Ecomotion Tour reunió a 24 vehículos de 19 marcas, que competían para demostrar que una conducción eficiente permite acercarse al gasto medio homologado, e incluso batir el valor oficial. Ganó Ford, con su S-Max, y Motor 16 lo vivió al volante de dos modelos.

Un año más, y van nueve, la compañía de renting y gestión de flotas ALD Automotive ha organizado en nuestro país el ALD Ecomotion Tour, una prueba que trata de destacar la importancia de una actitud responsable al volante. Hablamos, básicamente, de la conducción eficiente, esa que permite reducir entre un 10 y un 20 por ciento el consumo de combustible con solo seguir unos sencillos consejos, como ajustar lo más posible el ritmo de marcha a los límites de velocidad legales, conducir relajadamente o anticiparse a las diversas situaciones que plantea el tráfico, evitando las frenadas o las aceleraciones intensas.

Pero el ALD Ecomotion

Tour no es un test 'de mini-consumo', sino que pone a prueba la eficiencia de máquinas y conductores con un recorrido realista y muy exigente, ya que la ruta siempre incluye autovías y diversos tipos de carreteras de doble sentido –nacionales, comarcales y locales–, así como una parte de ciudad y numerosas travesías, y una sección de montaña que esta vez obligó a superar dos veces el Puerto de Navacerrada, con sus 1.858 metros sobre el nivel del mar. Como cada etapa –cuatro en total, distribuidas dos jornadas– tiene un tiempo máximo estipulado, cumplir los horarios se convierte en una de las claves, pues se penalizan los retrasos. De hecho, no hay que pensar

en una conducción lenta, pues las medias exigidas son lo suficientemente 'alegres' como para que el resultado pueda extrapolarse al uso que millones de usuarios hacen de sus vehículos a diario.

De la exigencia de la ruta de este año, que discurría por las comunidades autónomas de Madrid y Castilla y León, da fe un dato: sólo uno de los 24 vehículos inscritos bajó del consumo medio homologado. En concreto, el Ford S-Max 2.0 TDCi 180 ganador –conducido por Víctor Piccione y Javier Llorente– gastó sólo 4,54 l/100 km, un 9,15 por ciento por debajo de los 5,0 l/100 km de media oficial.

Y es que el evento no reúne a los coches más económicos

de sus respectivas gamas, sino que los fabricantes eligen los modelos participantes en función de sus posibilidades de mejora en la ruta, que este año llevaba desde la localidad madrileña de Majadahonda –donde tiene su nueva sede ALD Automotive– hasta el Balneario de Valbuena, en Valladolid, para regresar a la meta situada en Galapagar, Madrid. De ahí que encontrásemos desde un BMW M2 de 370 CV hasta un Seat Ibiza 1.0 EcoTSI de 95 CV, o desde un furgón Iveco Daily –vencedor entre los vehículos comerciales participantes– hasta los últimos SUV presentados: Audi Q7, BMW X4, Jaguar F-Pace, Kia Sportage, Volvo XC90... Fue precisamente este últi-

mo, dotado del motor D4 de 190 CV, el ganador en la clase SUV, con un gasto de 5,58 l/100 km, sólo un 7,29 por

ciento por encima de los 5,2 homologados. En la categoría de turismos con emisiones de CO2 inferiores a 118 g/km,

el triunfo fue para el Renault Mégane dCi 130 –gastó 4,29 l/100 km reales, pero recibió una penalización de 0,4 l/100

km por cuatro minutos de retraso–, mientras que entre los modelos híbridos se imponía el Toyota Rav4 Hybrid.

Nuestros coches Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 95 y Audi Q7 3.0 TDI 272 Quattro

Gasolina frente a diésel, motor 1.0 de tres cilindros contra V6 de tres litros, un utilitario de 4,06 metros de largo con tracción delantera y cambio manual de cinco marchas enfrentado a un SUV de 5,05 metros con tracción total y caja automática de ocho relaciones... Las

dos monturas usadas por Motor 16 para competir no podían ser más distintas; pero era la mejor forma de comprobar si la conducción eficiente beneficia en parecida proporción, con independencia del vehículo empleado. Tras 505 kilómetros de exigente recorrido,

la respuesta es 'sí'. Porque si el Seat Ibiza 1.0 EcoTSI de 95 CV necesitó 24,18 litros –media de 4,79 l/100 km, superior en un 11,4 % al valor oficial–, el Audi Q7 3.0 TDI Quattro de 272 CV gastó 36,41 litros –son 7,21 l/100 km, sólo un 16,3 % superior a lo homologado–.



▶ El Ibiza gastó sólo 4,79 l/100 km, muy cerca de los 4,3 de media oficial; y el Q7 consumió 7,21 l/100 km, también próximos a los 6,2 anunciados.



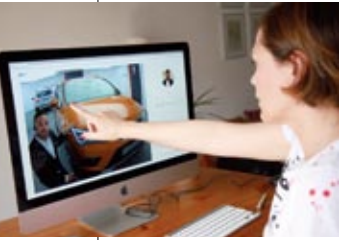
▶ Nuevo triunfo de Ford, esta vez con el S-Max 2.0 TDCi 180. Gastó 4,54 l/100 km, cuando su media es de 5,0 l/100 km.



▶ De izquierda a derecha, el equipo del Audi Q7, con Óscar Sánchez, de Audi Empresa, y Andrés Mas, de Motor 16; y el del Seat Ibiza, con Joaquín Patiño, Key Account Manager de Seat, y Pedro Martín, de Motor 16.



SEAT



'SHOWROOM' VIRTUAL

Quieres comprar coche, pero no te decides. En Seat te dan un motivo más para elegir el nuevo Ateca. Son pioneros en ofrecer a sus potenciales clientes una experiencia de 'showroom online'. Es decir, que si estás interesado en este todocamino, un experto de Seat —a través de videollamada— hará contigo una visita guiada por todos los detalles del coche y responderá al instante a cualquier pregunta. Podrás realizar la configuración del vehículo en tiempo real y localizar el concesionario más cercano. Más fácil, imposible.

18 Y 19 DE JUNIO
RENAULT SE VA DE TOUR
Los fans de Renault tienen una excusa para acercarse los días 18 y 19 de junio al circuito del Jarama (Madrid). La marca organiza el 'Renault Pasión Tour', un conjunto de actividades



gratuitas en las que se pueden probar los coches o disfrutar de exhibiciones protagonizadas por los modelos de la Copa Clio o el RS16 de F-1. Hay actividades para todos y transporte gratis hasta el circuito.

FORD

▶▶ Héctor Ruiz, Erika Tsubaki, supervisora de Diseño de Ford Europa; Carlos Marín, Responsable de Calidad Vignale de Almussafes y Claudio Messale, con el Edge.



▲ Arriba, Jesús Alonso aprecia el trabajo artesanal. Abajo el Ford Vignale Pavillion.

VIGNALE EN CASA DECOR

Ford ha sido un año más patrocinador de Casa Decor, la exposición de mobiliario, decoración e interiorismo que este año celebra su 51 aniversario en Madrid. Y la marca del óvalo ha querido estar presente con su línea de productos Vignale, un concepto de exclusividad en los materiales, en la producción y en el servicio que ya se puede disfrutar en el Ford

Mondeo y, muy pronto, en el S-Max, que presidía el 'Ford Vignale Pavillion', el espacio diseñado por Héctor Ruiz-Velázquez.

Ese espacio fue el escenario en el que los responsables de Ford —con Claudio Messale, director de Diseño de Ford Europa, y Jesús Alonso, director general de Ford España, a la cabeza— presentaron en exclusiva un futuro mo-

delo Vignale, el Edge, que ofrecerá en pocos meses una personalización con el máximo lujo.

Un lujo en el trabajo y la selección de las pieles que se aprecia también en un taller que Ford Vignale ha preparado y en el que se puede ver cómo se trabaja el cuero o el diseño de las piezas que luego se convertirán en bolsos, carteras, llaveros...

HYUNDAI Y KIA

LAS MARCAS QUE MUEVEN LA EUROCOPA

El grupo Hyundai cederá un total de 797 vehículos para transportar a los equipos nacionales, árbitros, directivos, delegados y personalidades de la próxima Eurocopa

2016, evento deportivo que patrocina desde hace 16 años. Kia proporcionará 447 unidades, repartidas entre el todocamino Sportage, la berlina Optima, el SUV Sorento, el monovo-

lumen compacto Carens, el crossover urbano Soul y la gama cee'd. Por su parte, Hyundai cederá más de 350 vehículos incluyendo los modelos Genesis, Santa Fe, Tucson e i20.



PEUGEOT SUV TROPHY

AVENTURA CAMPESTRE

Fresno de Torote, un pueblo semiabandonado a 30 kilómetros de Madrid, volverá a la actividad gracias a Peugeot. La marca organizará allí (los próximos 15 al 17 de julio) un circuito offroad: el 'Peugeot SUV Trophy', con el 2008 como protagonista.

Contará con dos trazados para adultos, que podrán probar cómo se

desenvuelve el nuevo 2008 en zonas urbanas y rurales gracias a la tecnología Grip Control, que permite adecuar los parámetros de conducción al terreno por el que se circula. También habrá actividades para los más pequeños, puestos de comida, un mercadillo medieval y hasta una orquesta.



▲ Peugeot invita a todos a conocer las virtudes del nuevo 2008 en el circuito offroad 'Peugeot SUV Trophy'. La cita: del 15 al 17 de julio en Fresno del Torote (Madrid).

+ en www.audies.com

AUDI Y EL REAL MADRID DE BALONCESTO

LOS NUEVOS COCHES DE RUDY, LLULL, CHACHO...

El Audi Q7 es el modelo preferido de los jugadores del Real Madrid de baloncesto, que también conducirán el potente SQ5 Competition.

Los jugadores del Real Madrid de baloncesto conducen Audi por segundo año consecutivo. La marca de los cuatro aros hizo entrega a la plantilla de los coches que disfrutarán la próxima temporada, con el Q7 3.0 TDI quattro tiptronic como primero en la lista de preferencias. En concreto Sergio Llull, Jaycee Carroll, Felipe Reyes o

Sergio Rodríguez conducirán este SUV mientras que Rudy Fernández ha optado por la potencia del SQ5 TDI Competition, con 326 CV, y Jeffery Taylor por la elegancia del A7 Sportback. Guillermo Fadda, director de Audi España, y Florentino Pérez, presidente del Real Madrid, hicieron entrega de las llaves a la plantilla.



▶▶ Entrenador y jugadores recogieron sus nuevos Audi.
 ▶▶ Guillermo Fadda, director de Audi España, y Florentino Pérez, presidente del Real Madrid.

ATENTOS A...

HASTA EL 3/12

Mercedes Benz estará presente en todas las pruebas de la **Reebok Spartan Race**, una carrera de obstáculos que después de Madrid, hará parada en Bilbao, Andorra, Barcelona y Valencia.



VOLVO

INICIATIVAS SEGURAS

3.580 niños de 5º y 6º de Primaria, procedentes de 33 colegios madrileños, han participado en la cuarta edición de 'Iniciativa Volvo', un programa educativo que fomenta la seguridad vial y la accesibilidad. Los premios a los tres colegios ganadores fueron entregados la semana pasada

en un acto al que asistieron la directora de la DGT, el presidente de Volvo Cars España y el director general de la Fundación ONCE.



JEEP CAMP

Basella (Lérida)

acogió la tercera edición de la Jeep Camp, el mayor evento de fans de Jeep en Europa. Se celebró el **75 aniversario** de la marca y **BFGoodrich** presentó su gama de neumáticos 4x4.

CITROËN

200 PALABRAS CON PREMIO

'Ocio', 'abrazo' y 'Citroën' son los tres términos que deben incluir los relatos del concurso que ha puesto en marcha en Facebook la marca del doble chevron. Los que deseen participar (hasta el próximo 10 de julio) tan solo tienen que publicar en el perfil de la marca un microrrelato que





El trabajo de investigación de los laboratorios se refrenda en los bancos de pruebas, para comprobar el efecto de cada descubrimiento en las diferentes piezas del coche.

LOS CARBURANTES BP CON TECNOLOGÍA ACTIVE ESTÁN DISEÑADOS PARA MEJORAR EL RENDIMIENTO DE LOS MOTORES DE GASOLINA Y DIÉSEL EN TODO EL MUNDO.

LARGA LISTA DE PROBLEMAS Los males que la suciedad causa en el motor

Los análisis que realiza la petrolera muestran cómo el uso de ciertos carburantes acumula suciedad en las piezas metálicas.

► Una cantidad microscópica de residuos tiene efectos negativos sobre el rendimiento del motor.

► Está demostrado que la suciedad perjudica los sistemas clave (inyectores, válvulas, turbocompresor y filtro de partículas) y propicia que esas piezas no puedan alcanzar su máximo rendimiento, además de obligar a sustituirlas o repararlas.

Diferentes estudios muestran las siguientes consecuencias de la suciedad en la mecánica:

- Mayor consumo.
- Menor rendimiento:
 - El motor necesita oxigenarse y unas válvulas de admisión en un gasolinas o unos filtros de partículas en un diésel atascados pueden congestionarlo.
 - Los orificios del inyector son pequeños y no tienen por qué bloquearse por completo para que la suciedad los afecte negativamente.
 - El coche no rinde como se espera, lo que reduce la confianza del conductor.
 - La pérdida de rendimiento hace que el motor no responda bien.
 - Funcionamiento menos suave del motor.
- Daños en el motor:
 - Se pueden encender los pilotos del salpicadero avisando de que debemos visitar el taller.
 - Puede forzar a sustituir los inyectores sucios, lo cual podría suponer una elevada factura del taller.
 - Puede activarse el modo 'avería' (cuando el ordenador restringe el funcionamiento del motor para que el conductor acuda al taller mecánico).
 - Puede no arrancar o quedarse tirado en el arcén.

LAS PIEZAS MÁS AFECTADAS La suciedad se acumula en...

- | | |
|------------------------|------------------------|
| GASOLINA | DIÉSEL |
| • Válvulas de admisión | • Inyectores |
| • Inyectores | • Filtro de partículas |
| • Pistones | |

¿QUÉ TIPOS DE SUCIEDAD EXISTEN?

- **Para motores de gasolina y diésel:**
- Depósitos carbonosos que se acumulan en las superficies calientes del inyector y pueden bloquear sus diminutos orificios. También se pueden formar sobre otros componentes sometidos a altas temperaturas, como el sistema EGR (recirculación de los gases de escape) y acumularse en otros, como por ejemplo, los turbocompresores.
 - Partículas sólidas de hollín originadas por combustible parcialmente quemado.
 - Partículas metálicas sólidas producidas por el desgaste de los componentes. Son abrasivas y pueden incrementar el deterioro.
- **Sólo en motores de gasolina:**
- Depósitos en la válvula de admisión, que se forman cuando los gases de combustión se mezclan tanto con el carburante como con el lubricante en la superficie de la válvula.
 - Acumulaciones derivadas del aceite, como son los residuos, los depósitos en los pistones y el barniz.
- **Sólo en motores diésel:**
- Acumulaciones procedentes de partículas de laca o jabón, que se pueden formar dentro de los componentes esenciales del motor.
 - Impurezas derivadas del proceso de elaboración del carburante, que pueden bloquear los filtros y favorecer las reacciones que conduzcan a la formación de depósitos.

Ahorro efectivo

Se lanzaron en España como primicia mundial y ahora, tras un año, saltan a otros países europeos. La excelente aceptación que han tenido en nuestro mercado sirve de base para la expansión de los carburantes BP con tecnología ACTIVE, sinónimo de ahorro, a otros estados.

Salir del territorio español no supondrá dejar de aprovechar las ventajas que proporcionan las gasolinas y gasóleos BP con tecnología ACTIVE, pues desde mediados de mayo esos carburantes también se pueden encontrar en las estaciones de servicio del resto de países europeos, donde hasta ahora no se comercializaban. Para el presidente de BP España, Luis Aires Dupré, los excelentes

resultados recogidos desde que en 2015 los BP con tecnología ACTIVE se lanzaron en España «son el mejor telón de fondo para su lanzamiento en otros países». Aires Dupré también destaca su confianza en seguir creciendo en España en los próximos años «porque nuestros clientes han mostrado una gran aceptación de estos carburantes de última generación».

España fue el mercado ele-

gido por la petrolera para el lanzamiento de su mayor innovación en la lucha por mejorar el rendimiento de los carburantes. Gasolinas y gasóleos que limpian y mantienen impoluto el motor de cualquier tipo de vehículo. Una eliminación de residuos que reduce considerablemente el consumo y, consecuentemente, el gasto, incluso en los camiones de alto tonelaje. Ahorro que se plasma en los

56 kilómetros más por depósito que pueden recorrer turismos y comerciales ligeros en comparación con el uso de un carburante básico, o en los 912 litros que deja de gastar un gran transporte que recorra 80.000 kilómetros al año. Esa tecnología desarrollada por BP está presente en todos los carburantes de la marca, tanto en los Premium Ultimate como en la gama regular, ya se trate de diésel o gaso-

lina. Con su uso continuado, a la eficiencia de consumo y protección de los elementos claves del motor se une la reducción de emisiones de CO2 y menor riesgo de averías imprevistas.

Conseguir estos productos que cuidan el motor, son mas respetuosos con el medio ambiente y ofrecen mayor rendimiento ha requerido cinco años de exhaustiva investigación, más de 50.000 horas

de pruebas en motores y vehículos, cubriendo el equivalente a más de 1,6 millones de kilómetros y a más de cinco años de conducción ininterrumpida. También los 110 ensayos diferentes realizados para demostrar las propiedades de limpieza y eliminación de la suciedad de esos nuevos carburantes ha permitido la mejora inmediata en la reducción de la suciedad de los componentes metálicos.

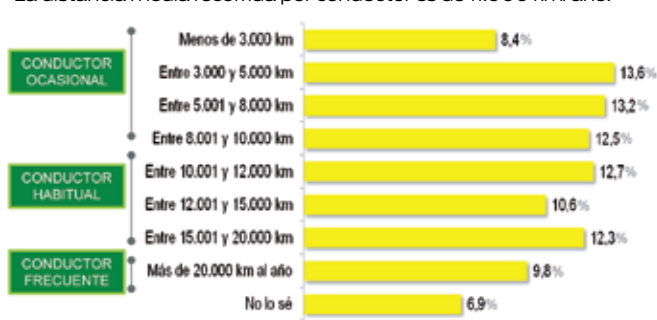
FRECUENCIA DE REPOSTAJE EN GASOLINERAS 'LOW COST'

Los jóvenes acuden con mayor frecuencia a gasolineras 'low cost'

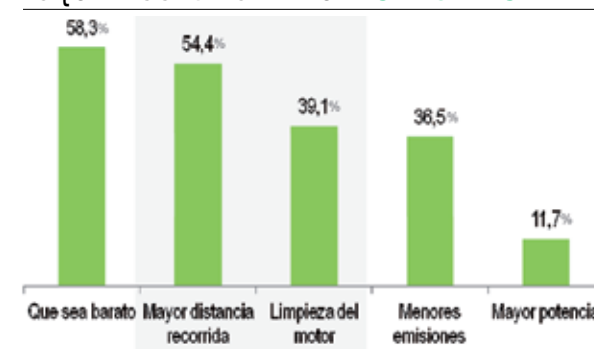


KILÓMETROS QUE SE REALIZAN AL AÑO

La distancia media recorrida por conductor es de 11.000 km/año.



LO QUE MÁS SE VALORA EN UN BUEN CARBURANTE





PARA CANADÁ FERRARI, A LA DESESPERADA, HA ACELERADO UNA NUEVA EVOLUCIÓN DEL MOTOR Y UNAS SUSPENSIONES REDISEÑADAS



Al rojo vivo

El presidente de Ferrari presentaba al equipo italiano a comienzos de la temporada como una alternativa directa a Mercedes. En las últimas dos carreras ni siquiera ha podido con Red Bull. Los nuevos intereses de la marca, las presiones de Sergio Marchionne, la reorganización radical de estos últimos años y la posición histórica de Ferrari están inflando cada vez más el globo de la presión hasta extremos insostenibles de no llegar pronto los resultados y las victorias.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

«Ferrari es la decepción de la temporada», apuntaba recientemente el piloto australiano Mark Webber. Recogiendo una impresión generalizada, especialmente desde que la Fórmula 1 llegara a Europa. «Ok, box, el coche incluso ha empeorado. ¡Joder!». Nada para ilustrar la situación como el enfado de Sebastian Vettel al término de la Q3 de Mónaco por la radio, donde el Ferrari volvió a cosechar otro fracaso, desconcertados sus miembros por el rendimiento del SF16-H, especialmente el sábado.

«La diferencia frente a Mercedes es mayor de lo que habíamos calculado», explicaba estos días Jock Clear, uno de los ingenieros de Ferrari captados de Mercedes, «pero es inferior a la media de la pasada temporada y la última carrera de 2015. Esta es la parte positiva. Estamos reduciendo la diferencia, y estamos seguros que la curva de rendimiento se solapará en el futuro. La única cuestión es saber cuándo». De momento, el proceso va a la inversa.

Fuentes internas de Maranello cuentan en privado que la presión empieza a ser insostenible. Que Sergio Marchionne está señalando directamente a Mauricio Arrivabene y a Sebastian Vettel. Que no entiende cómo si sus responsables tuvieron presupuesto adicional y carta blanca (túnel de viento, técnicos nuevos, responsabilidad directa técnica en manos de James Allison...) los resultados son cada vez más decepcionantes. El presidente de Ferrari los quiere inmediatos como con cualquier departamento de un fabricante del grupo FIAT Chrysler. Pero la Fórmula 1 tiene unas leyes que no responden a la ley del miedo y la presión.

Conviene situar en un con-



▲▲ Fuentes internas de Maranello cuentan en privado que Sergio Marchionne está señalando directamente a Mauricio Arrivabene y a Sebastian Vettel como responsables de la ausencia de resultados. Raikkonen tampoco parece tener a su alcance la solución a los problemas de Ferrari.

texto más amplio la situación actual de Ferrari para entender semejante tensión en Maranello. Marchionne destronó a Montezemolo y se responsabilizó directamente de la marca, también como presidente. Y no solo para devolver a Ferrari a la victoria, sino para marcar una estrategia para la marca en el mercado y en el seno del Grupo FIAT Chrysler.

La salida a Bolsa del conglomerado automovilístico presidido por Marchionne enfrentó a éste con Montezemolo. Aquel buscaba en contra de éste un sustancial aumento de la producción de

su gama de deportivos y, entre otras armas, utilizó la pobre situación del equipo de Fórmula 1. Tras 23 años en el cargo, Montezemolo perdió la guerra a pesar del éxito de su política comercial, pero que no servía a los intereses de Marchionne y su hoja de ruta para FCA.

Para Marchionne, el éxito en la Fórmula 1 debería reforzar la imagen y el éxito comercial de Ferrari en el mercado, con su correspondencia en la cotización de la marca. Y, por supuesto, también querrá demostrar que bajo su gestión es posible enderezar el rumbo de un

equipo cuyo último título se remonta al año 2008. Hasta cierto punto, el fracaso en la Fórmula 1 también lo sería personal para el propio Marchionne. En estos momentos, la situación en la escudería Ferrari es incluso más tensa que en los tiempos de Fernando Alonso.

El año pasado a estas alturas, Ferrari ya contaba con una victoria. Quién sabe si hasta Vettel contaría con la de Australia de haber montado un compuesto medio en vez del superblando después de la bandera roja, cuando el piloto alemán se encaminaba hacia la victoria. O si su mo-



EN MÓNACO VETTEL SUPERABA SOLO POR DOS DÉCIMAS A CARLOS SAINZ Y RAIKKONEN SE SALÍA EN LA PRIMERA CURVA DEL CIRCUITO



◀◀ Vettel y Raikkonen repiten una y otra vez que los fundamentos del monoplaza italiano son competitivos, pero por unas u otras razones no consiguen aprovechar todo su potencial. Ferrari es la decepción de la temporada.



▶▶ El equipo Red Bull con Ricciardo a la cabeza ha batido al equipo Ferrari en las dos últimas carreras. Incluso en Mónaco Vettel superaba solo por dos décimas al piloto español Carlos Sainz con su comparativamente modesto Toro Rosso. Ricciardo y Sainz suenan como pilotos Ferrari en el futuro.



tor no se hubiera roto en la vuelta de calentamiento en Bahrein. Lo cierto es que el SF16 se mostraba competitivo en las primeras carreras, aunque con dos handicaps: no era capaz de batir al W07 de Mercedes en los entrenamientos, y la falta de fiabilidad de la pretemporada se estaba extendiendo también a las primeras carreras del campeonato.

A medida que avanzaba la temporada, el SF16-H perdía fuelle. En Shanghai, Daniel Ricciardo habría terminado segundo de no pinchar. «Nuestros dos coches batieron a uno de los suyos, y Vettel no estaba muy lejos», presumía Horner, metiendo el dedo en la llaga de Ferrari: «Hemos sacado muchas cosas positivas, y sabemos que lo que viene por detrás nos va a acercar mu-

cho más», declaraba entonces. Sabía lo que venía con la nueva evolución de Renault y las bondades del RB12, ahora considerado el mejor chasis de la parrilla.

La reacción de Sebastian Vettel ante Daniil Kvyat antes del podio de China –la bronca ante la maniobra del ruso en la primera curva que terminó con el alemán tocando a Raikkonen– ponía en evidencia la evidente presión que ya soporta el piloto alemán, con Marchionne en los boxes en aquella ocasión, como testigo de sus dos monoplazas chocando uno contra otro. En Sochi cayeron siete décimas con Rosberg en la Q3, la mayor diferencia de la temporada. Y esa primera victoria que tanto pide Marchionne no llega.

Antes del Gran Premio de España, hasta el propio Mau-

ricio Arrivabene fue objetivo cuando una de las más reconocidas publicaciones italianas especulaba con su posible sustitución a final de temporada. Aviso de los poderes fácticos. Vettel y Raikkonen incluso tuvieron que salir en su defensa durante el fin de semana de Montmeló

En el trazado catalán, en un gran esfuerzo para recortar terreno, Ferrari incorporaba una nueva evolución de su propulsor y un alerón frontal nuevo, en la esperanza de alcanzar a Mercedes tras comprobar en China que la unidad de potencia italiana todavía tenía terreno por recortar con la alemana. Pero una vez más, les salió el tiro por la culata.

«Una sorpresa para nosotros como para vosotros», «no lo entendemos», «el coche no se ha comportado como du-

rante todo el fin de semana», «hay algo que no ha funcionado»... Vettel y Ferrari era la personalización de la impotencia pura en la Q3 de Montmeló, con Ricciardo y Verstappen por delante en la parrilla, factor crucial para no poder luchar por la victoria ante la ausencia de los dos Mercedes en carrera. Los dos monoplazas italianos se clasificaron en tercera línea, a casi un segundo de los monoplazas alemanes, una diferencia incluso mayor a la de Sochi.

En las últimas dos carreras el equipo italiano ha sido incluso batido por Red Bull, con Mercedes en la distancia los sábados. Por ello, Marchionne pedía que se guardara el champán del doble podio de Montmeló porque no había nada que celebrar. Con los dos monoplazas ale-

manes autoeliminados en la primera vuelta, un chaval de dieciocho años –Max Verstappen– batía a los dos pilotos de Ferrari.

En Mónaco, Vettel superaba solo por dos décimas a Carlos Sainz. Ricciardo salía en la pole. En carrera, Sergio Pérez terminó por delante del piloto alemán. Raikkonen se había salido en la primera curva del circuito. Los fantasmas del pasado comienzan a pasarse por Maranello. Quizás en la evolución de Ferrari durante la presente temporada –¿las altas presiones que exige Pirelli, por ejemplo?– el monoplaza no logra llevar a los neumáticos a su ventana de temperatura en las últimas sesiones. Y sin poder luchar por la primera línea de parrilla, ni Vettel ni Raikkonen pueden explotar la ventaja

pero tanto Vettel como Raikkonen repiten una

y otra vez que los fundamentos del monoplaza italiano son competitivos. Simplemente, por unas u otras razones, no se consigue plasmar su verdadero potencial. «No creo que haya nada malo con el ritmo del coche en carrera», repite una y otra vez Sebastian Vettel, en el convencimiento de que el SF16 es competitivo, pero la imposibilidad de explotar su potencial en entrenamientos está lastrando la capacidad para explotar ese ritmo el domingo.

Por alguna razón –¿las altas presiones que exige Pirelli, por ejemplo?– el monoplaza no logra llevar a los neumáticos a su ventana de temperatura en las últimas sesiones. Y sin poder luchar por la primera línea de parrilla, ni Vettel ni Raikkonen pueden explotar la ventaja

de la posición en pista y el ritmo del SF16 en carrera.

La Scuderia cuenta con una singular posición histórica en la Fórmula 1 y, también por ello, privilegiada dentro del sistema económico –recibe más dinero que cualquier otro equipo– y de gobierno –cuenta con derecho de veto–. E históricamente arranca cada temporada con especiales expectativas, exacerbadas en el presente por la presión y el listón impuestos por el propio Marchionne.

De momento, Mercedes sigue lejos, y Red Bull parece progresar de manera espectacular en estas últimas carreras, gracias también al ‘chute’ que va a suponer la última evolución de Renault. En su afán por recuperar terreno, en Maranello han acelerado para Canadá

una nueva evolución de motor y unas suspensiones rediseñadas. Veremos con qué resultados. La necesidad de victoria comienza a ser agónica en la Scuderia.

¿Qué pasará en Maranello si la última racha de resultados se mantiene? ¿Si la Scuderia fracasa un año más? «No ganar con Ferrari era muy estresante», aseguraba Fernando Alonso en las últimas fechas, recordando el ambiente que rodea a la Scuderia cuando no llega la victoria. Consciente de que durante algunos años el equipo italiano no iba a estar en posición de ganar, el español decidió irse con la música a otra parte. Sin victorias en otro nuevo proyecto, pero sin presión. Y mejor pagado. De momento, el tiempo le está dando la razón.



Casi 30 años lleva vinculado a la empresa José M^a Andrés.

JOSE M^a ANDRÉS
DIRECTOR FINANCIERO DE GRUPO SELIGRAT

«Un directivo que no se rodea de **un buen equipo** está hundido»

Con un recorrido profesional dedicado íntegramente al sector del automóvil, José María Andrés empezó como botones en Seat y actualmente es el director financiero de Grupo Seligrat, holding empresarial enmarcado dentro de la industria de la automoción.

Este cargo lo ocupa desde hace casi 30 años, luciendo con orgullo un reloj con el grabado '25 años juntos', regalo del Grupo Seligrat cuando cumplió sus particulares bodas de plata de dedicación a la empresa. Empresa en la que lo consideran como parte de la familia y en la que él ha formado un equipo del que saca pecho. Y

es que no es para menos, pues juntos han superado los peores años de la crisis y juntos trabajan también por el futuro del Grupo Seligrat, un futuro que define como apasionante.

Pregunta: Antes de nada y aprovechando tu experiencia en el sector del automóvil: parece que este va a ser el año de la recuperación económica del sector, ¿Estás de acuerdo?

Respuesta: Si no lo impiden las circunstancias "geopolíticas", sí. Este año se prevé, y el mercado va en esa línea, llegar a 1.200.000 vehículos; eso representaría un crecimiento del 70% respecto al ejercicio más bajo de la crisis, cuando se matricularon alrededor de unos 700.000.

Otro gran cambio ha sido la relación con las entidades financieras, antes muy directa y personal, y hoy con Internet prácticamente lo tienes todo solucionado. Además, el cliente está perfectamente informado cuando viene a nuestras instalaciones.

P: Cuál deberá ser el papel de los concesionarios para conseguir que esta recuperación sea una realidad? ¿A qué retos deberán hacer frente?

R: Los concesionarios estamos en permanente cambio, hay que adaptarse todos los días para no perder el paso. Lo que tenemos que hacer es superar nuestros retos, conseguir financiación a buenos precios y adaptarnos a las necesidades del cliente.

Los retos los dividiría en dos, los exógenos y los endógenos. Los exteriores son los que tienen que ver con la tecnología, el cambio en el tipo de combustible, las tecnologías de la información aplicadas al automóvil y el coche eléctrico, que hoy no es un porcentaje mayoritario en nuestras ventas pero lo va a ser.

Los endógenos tienen que ver con los propios de empresas como la nuestra, con un volumen mayor que una PYME: intensivos de mano de obra cualificada, instalaciones y grandes volúmenes de capitales ajenos, esta es parte de mi misión.

P: Después de tantos años dedicado a la automoción ¿Qué diferencias encuentras entre el sector del automóvil de hace diez años y el de ahora?

R: El cambio más llamativo ha sido el cambio en la tecnología, pero hay más. Uno de ellos es que ha habido un cambio legislativo importante y los concesionarios podemos vender producto de varios fabricantes, cosa que antiguamente no se podía hacer.

Otro gran cambio ha sido la relación con las entidades financieras, antes muy directa y personal, y hoy con Internet prácticamente lo tienes todo solucionado. Además, el cliente está perfectamente informado cuando viene a nuestras instalaciones.

P: Los últimos años han sido difíciles para el sector y aún así



▲ Andrés ha formado un equipo del que se siente orgulloso, en un grupo que cuenta con doce instalaciones diferentes.

en Grupo Seligrat seguís a flote ¿Cómo se ha logrado gestionar con éxito el grupo durante esta etapa tan complicada?

R: A lo largo de estos años ha habido que tomar decisiones muy difíciles. Hemos tenido que reducir costes, plantilla, gastos y stocks, porque para las ventas que había no se podía tener unos inventarios tan grandes. Han sido unos años verdaderamente difíciles que se han llevado por delante al 30% de los distribuidores de automóviles en España.

Como consecuencia, los grupos que quedamos somos más grandes, hemos tenido que buscar fabricantes diferentes a los que representábamos y contamos con más zonas que antes ya que la tarta vuelve a ser la misma pero somos menos compitiendo. Además, hemos hecho un cambio en la organización. Hemos concentrado todo el 'back-office' en una de las instalaciones y en el resto tenemos unas estructuras muy ligeras y orientadas hacia el cliente. Entre la toma de decisiones y este nuevo tipo de organización hemos conseguido sobrevivir.

P: El Grupo Seligrat está integrado por más de 250 personas distribuidas a lo largo de 12 instalaciones diferentes ¿Cómo se gestiona una plantilla de empleados de tal magnitud de manera efectiva?

R: Hay una organización corporativa de presidencia, recursos humanos, administración y sistemas que está presente en nuestra sede de la Ciudad del Automóvil de Leganés, y luego hay una delegación de responsabilidad y funciones en una dirección general. En cada centro estamos muy orientados hacia el cliente con personas que inte-

ractúan permanentemente con él, salvo la mano de obra directa. Tenemos una política de RRHH acertada.

P: Además de gestionar de manera efectiva los recursos humanos de la empresa, también debes gestionar diferentes marcas de automoción ¿Cómo es el desempeño de esta tarea y cómo es el día a día laboral del director financiero de un grupo como Seligrat?

R: Cuando gestionas varias marcas la actividad requiere mayor esfuerzo, ya que para cada uno de los fabricantes hay que cumplir unos estándares y procedimientos determinados. El trabajo se multiplica. El día a día se hace divertido gracias al equipo de colaboradores que tengo el placer de dirigir, si no fuera por ellos estaría de los nervios. Un directivo que no se rodea de un buen equipo está hundido.

P: En Seligrat ¿Cómo afrontáis los cambios generacionales?

R: Afortunadamente el cambio generacional del Grupo Seligrat se está realizando de forma planificada y ordenada. Ha sido desde hace más de una década una inquietud estratégica de la que ahora se están recogiendo los frutos. Ya tenemos a la segunda generación trabajando en puestos directivos sin ningún problema en la gestión, ni de índole fiscal, mercantil o patrimonial.

P: ¿Los sistemas de trabajo y de dirigirse al cliente siguen siendo los mismos o han cambiado?

R: Los sistemas de trabajo van cambiando acorde con los tiempos, es decir, cambia la forma pero no el fondo. En el fondo lo más importante es orientar la organización por y hacia el cliente, mientras que en la forma entran en juego las nuevas necesidades de los clientes y las nuevas maneras de comunicarse con ellos. Actualmente las tecnologías de la información nos permiten estar muy conectados con el cliente.

P: ¿Qué recomendaciones harías a otras empresas para que logren dirigir sus concesionarios con éxito?

R: Los que están dentro de este sector puede que ya conozcan

mejor que yo lo que hay que hacer, así que lo que haría sería recomendar a los que están fuera.

Es un negocio en el que las barreras de entrada son altas, requiere de inversiones muy costosas para la obtención de unos beneficios modestos. La gente cree que los beneficios de vender un coche son muy altos y no es así. Además, las presiones sobre los objetivos, estándares, obtención de financiación, formación y atención al cliente son muy fuertes y cambiantes.

P: Está claro que dentro de la Comunidad de Madrid, Seligrat es uno de los grupos de automoción más importantes, pero ¿Habéis contemplado la posibilidad de expandir el grupo por otros puntos de España?

R: Por el momento intentamos sobrevivir en nuestra Comunidad, ya que nos han dado más zonas y hemos cogido marcas nuevas. De hecho vamos a abrir dentro de dos meses una nueva instalación en Majadahonda, por lo que tenemos que consolidar lo que ya tenemos. Esto que se dice fácilmente necesita un ejercicio de esfuerzo y valor permanente.

P: ¿Qué nuevos objetivos y expectativas de futuro te planteas para continuar con el crecimiento del Grupo Seligrat en el sector de la automoción?

R: Además de mantener lo que ya tenemos, que no es poco, tenemos el firme propósito de incrementar la cuota de ventas de vehículos de ocasión, las ventas de recambios a profesionales, y volvernos mucho más intensivos en la comunicación con los clientes. Para ello ya se han realizado las inversiones necesarias e incorporado los RRHH previstos.

P: Para terminar ¿Cómo ves el sector del automóvil dentro de 10 años?

R: Veo coches eléctricos, vehículos con todo lujo de comodidades tecnológicas, menos intensivos en mano de obra, pero mucho más cualificada en tecnologías de la información. Seguiremos con grandes inversiones para beneficios modestos, pero en cualquier caso lo veo apasionante.



Abarth

'99 LIMITED EDITION'

Solo 18 unidades (nueve en blanco y nueve en azul) integran el mercado español la '99 Limited Edition', que conmemora la cuarta corona mundial de Jorge Lorenzo. Identificados con una placa interior y dos logotipos externos, parten del Abarth 595 Yamaha Factory Racing, al que añaden componentes como escape deportivo Record Monza, kit de potenciación y filtro de aire BMC –que suben la potencia a

160 caballos– o amortiguadores Abarth Koni. Componentes que pagados como opcionales subirían un 21 por ciento los 21.500 euros que cuesta este Abarth. Por otra parte, para las marcas de Fiat Chrysler Automobiles, Mopar ofrece hasta el 30 de junio un 25 por ciento de descuento en frenos y neumáticos, oferta que se complementa con un lavado gratuito para las operaciones de mantenimiento que superen los 50 euros.

AUDI Y BOSCH

Soluciones para **aliviar las alergias**

Un nuevo filtro para el aire acondicionado y otro para el habitáculo son las propuestas de Audi y Bosch para hacer más llevadera a los alérgicos la primavera. En el caso de la marca de automóviles alemana, en junio se ha comenzado a incluir en la fabricación de los A1, A3, Q3 y TT el nuevo filtro del sistema de aire acondicionado que, además de eliminar las partículas más finas y las impurezas de los gases, neutraliza la mayoría de los alérgenos. Un filtro que también equipará el Q2 desde el inicio de su comercialización y se incluirá en las operaciones de mantenimiento de anteriores modelos. Está disponible en dos versiones, ambas de tres capas.

También con tres capas cuenta el innovador y potente Filter+ de Bosch, un filtro especial antipolen que filtra el polvo más fino, retiene los alérgenos y destruye las bacterias para garantizar un aire limpio en el habitáculo del vehículo.



TrackR

NO PIERDAS LAS LLAVES

Para solucionar el problema a los más de 10.000 españoles que pierden las llaves del coche cada año está TrackR Bravo, la solución que las localiza. Cuesta 25 euros y actúa mediante bluetooth en un radio de 30 a 60 metros, aunque también, gracias al GPS, sigue indicando la ubicación fuera de ese alcance. Las estimaciones de sus creadores colocan en 275 euros el ahorro medio por persona que puede suponer su producto aplicándolo

únicamente a las llaves de los vehículos. Los cálculos se basan en que una copia oscila entre los 150 euros que pueden costar las de un Seat y los más de 500 euros que suponen las de un Toyota Prius, pues cuanto más 'inteligente' es el coche, más caras resultan las réplicas.



Buscamos vendedores de empresa

En dealerBest buscamos comerciales para los mejores concesionarios de España. Nos encargamos de seleccionar los perfiles profesionales más competentes para ocupar puestos de comercial de ventas en el sector de la automoción.

Si quieres optar a un puesto de trabajo como este deberás cumplir los siguientes requisitos: experiencia en ventas de servicios, manejo de paquete office, buen nivel cultural y sobre todo, interés por el mundo del automóvil. Además también se valorará la capacidad relacional y organizativa, la iniciativa y el dinamismo.

Si posees estas cualidades y conocimientos y te interesa un puesto dentro de la red comercial de la industria del motor no dudes en enviarnos tu currículum a la dirección de correo electrónico seleccion@dealerbest.com.

dealerBest
CONSEJOS QUE CLAVAN EN LAS PELLAS



BEST OF BELRON 2016

La excelencia en la reparación de lunas

El estadounidense Gary Ribesehl puede presumir de ser el campeón mundial de reparación y sustitución de cristales y parabrisas del automóvil, tras imponerse a los 26 rivales con los que se enfrentó para ser el 'Best of Belron 2016'...

tener la calma se convierte en fundamental. Son técnicos experimentados en realizar con meticulosa precisión las pruebas a las que se enfrentan, aunque no siempre sean capaces de mantener la serenidad que ayuda a evitar pequeños errores...

deben quedar sin la más mínima desviación cuando se sustituye la luna delantera donde suelen ir instalados. No en vano, para adaptarse a los nuevos tiempos Belron ha invertido cerca de seis millones de euros en investigación e información para hacer frente a una tecnología con la que cuentan cada día más vehículos...



El representante estadounidense -arriba- venció en una edición en la que el español Juan Manuel López hizo un excelente papel.

BP Muelle Chico

FOTOLINERA CON SUMINISTRO ENERGÉTICO GLOBAL Por ofrecer un suministro global, la primera fotolinera de Fuerteventura se ha convertido también en la primera de España capaz de atender a vehículos eléctricos y convencionales...

alimentada por placas solares. Cuenta con tres surtidores de carburante para vehículos, dos para embarcaciones y dos puntos de recarga para eléctricos. Es obra de Ismael Ruiz, un joven emprendedor de la isla que ha conseguido en el primer año de vida de sus instalaciones el distintivo de máxima excelencia operativa con el que BP distingue las mejores estaciones de servicio de su red.



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

PEUGEOT

Comienzan las entregas del 2008

La llegada a los concesionarios del modelo que inicia la renovada generación de los SUV de la marca francesa se acompañó con una jornada de puertas abiertas y descuentos especiales en toda la gama...

Si quieres navegador, hay rebaja de 550 €



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

PROGRAMA EL NAVEGADOR A DISTANCIA CON MYOPEL

Los propietarios de un Opel que cuenten con OnStar y dispongan de la última versión de la aplicación de MyOpel pueden programar el sistema de navegación del coche a distancia...

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

TOYOTA

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Se llama ToyotaCare, va asociado al pago por uso (Pay per Drive) y tiene un precio competitivo. Incluye cuatro revisiones anuales, piezas y mano de obra, chequeo Integral del sistema híbrido, gestión integral de los partes de carrocería, trato preferente en el taller y cita rápida y recordatorio del paso por el taller.



TOYOTA

El Prius+ ya está disponible

La nueva gama del híbrido de siete plazas de Toyota inicia su comercialización con un precio que arranca en los 28.950 euros del acabado ECO (28.150 si hay Pive), una vez restado el descuento promocional de 2.300 euros. También hay 200 euros de rebaja para el Toyota Touch 2&G, que se queda en 600 euros y ahora incorpora tres años de actualizaciones de mapas y conectividad. A las novedades en su sistema de propulsión, el Prius+ renovado añade la última versión del Toyota Touch 2, llave y botón de arranque rediseñados, dos nuevas opciones de la pantalla multifunción TFT en color de 4,2 pulgadas del cuadro de instrumentos y un nuevo tono de carrocería.

Con 2.300 euros de descuento



PRECIOS

Table with columns: ECO, Advance, Executive and corresponding prices: 31.200 €, 35.000 €, 38.300 €

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

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

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.

Smart logo and contact information for Smart España.

Skoda logo and contact information for Skoda España.

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

Seat logo and contact information for Seat España.

Ssang Yong logo and contact information for Ssang Yong España.

Subaru logo and contact information for Subaru España.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

PEUGEOT

MANTENIMIENTO 'TODO INCLUIDO'

Sólo 149 euros es el precio del mantenimiento que ofrece la marca francesa utilizando lubricantes Total e incluyendo de regalo un boleto para el sorteo del Oro de Cruz Roja. En http://ofertas.peugeot.es/posventa/mantenimiento/hazte-de-oro/ se pueden conocer las operaciones que incluye y reservar cita.



CITROËN

Comienza la venta en España del nuevo Jumpy

En los concesionarios y a través de la página web www.citroen.es se admiten ya pedidos del nuevo comercial de la casa francesa, que cuenta con las últimas tecnologías de ayuda a la conducción y los eficientes BlueHDi con potencias de 95 a 150 CV. Junto a elementos como cámara de visión 180



PRECIOS

Table with 4 columns: Model, Price, XS, M, XL. Lists Citroën Jumpy variants and their prices.

* Uso profesional.

grados (Top Rear Visión), Citroën Connect Nav, regulador de velocidad activo, alerta de riesgo de colisión o Active Safety Brake, no faltan soluciones inéditas en su clase, como las puertas eléctricas laterales con apertura 'manos libres'.

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.

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



PROBLEMAS CON LOS FRENSOS

José Luis Rico

Mi coche no frena como antes y no sé si es debido a que las pastillas de los frenos se han desgastado o a que el líquido del circuito ya no está bien. He comprobado el nivel y es correcto. Se oye como un sonido metálico en ocasiones cuando piso el pedal del freno. ¿Sabrían decirme a qué se debe?

RESPUESTA

Vamos a tratar de ayudarte, pero lo cierto es que no nos comentas ni el vehículo en cuestión ni los kilómetros que tiene para saber con precisión sus particularidades de mantenimiento. Es cierto que cuando los frenos comienzan a perder eficacia se suele deber al fenómeno denominado 'fading', una fatiga acusada que se produce por un exceso de calor.

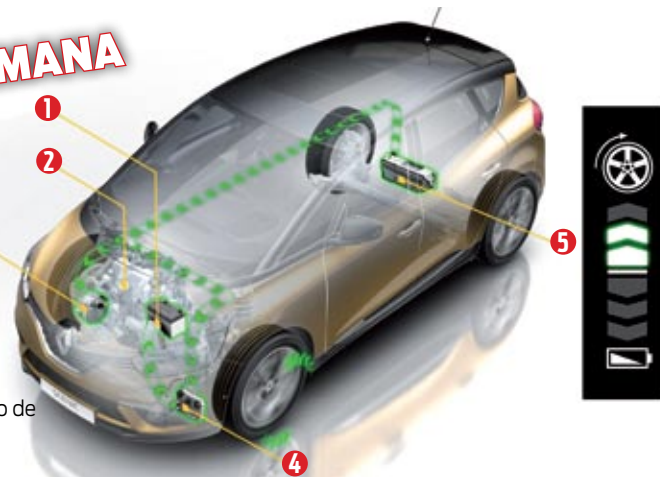
Dos suelen ser las causas más habituales de ese fenómeno, como bien dices. Por un lado las pastillas de los frenos pueden estar desgastadas, aunque en un vehículo moderno esa anomalía se suele avisar con un testigo en el cuadro de mandos. Creemos que puede ser lo que te ocurra, sobre todo por el sonido metálico al que haces referencia y que podría estar afectando a los discos.

También podría deberse a que las pastillas de los frenos se hayan cristalizado por un exceso de calor. En este caso la superficie de fricción se comporta como un cristal, reduciendo drásticamente el rozamiento y, por tanto, la capacidad de frenada. Lo notarás,



CARTA DE LA SEMANA

- 1.- Batería de 12 voltios.
- 2.- Motor térmico diésel.
- 3.- Motor + generador eléctricos.
- 4.- Convertidor 48 voltios/12 voltios.
- 5.- Batería de ion litio de 48 voltios.



LA VERSIÓN HYBRID ASSIST DEL NUEVO RENAULT SCÉNIC ¿ES O NO REALMENTE UN HÍBRIDO?

Antonio Socuéllamos

He leído con atención la información relacionada con el nuevo Renault Scénic, un vehículo que está en la órbita entre los que podría adquirir en los próximos meses. Mi pregunta es si la versión dCi 110 CV Hybrid Assist es un híbrido realmente al uso o no. Lo digo por temas de futuras homologaciones en ciudad. Muchas gracias.

RESPUESTA

Efectivamente, el nuevo Renault Scénic incorporará en enero una variante denominada Hybrid Assist que combina un propulsor diésel dCi de 110 caballos con un motor eléctrico. Al llevar dos fuentes de energía diferentes se puede considerar un sistema híbrido, pero realmente su funcionamiento tiene sus 'particularidades'. En primer lugar hay que decir que el motor eléctrico se alimenta de la energía que le proporciona una batería de iones de litio de 48 voltios situada bajo el piso del maletero. Esta, a su vez, se recarga por efecto de la recuperación de la energía que se produce en las fases de frenado o deceleración.

Sin embargo, el Scénic nunca se desplazará exclusivamente con energía eléctrica. Su función es asistir al motor diésel en fases de aceleración,

además, si el pedal está mucho más duro y le cuesta bajar. Por último, el líquido de frenos pierde sus cualidades con el paso del tiempo y el uso. Si aparecen burbujas de vapor en el

sobre todo a bajo régimen de giro, aportando potencia extra. Es la misma tecnología que la utilizada en la Fórmula 1, una asistencia eléctrica que se utiliza en momentos puntuales, pero el motor térmico funciona siempre.

Dicho esto, parece claro que no se trata de un vehículo híbrido al uso, y como todo está pendiente de homologación no sabemos qué clase de etiqueta acompañará a esta versión cuando llegue al mercado. Ya te adelantamos que en las nuevas que ha comenzado a enviar la DGT no recibirá la de 'Cero Emisiones', destinada a vehículos eléctricos e híbridos enchufables con autonomía eléctrica superior a los 40 kilómetros; pero sí que obtendrá casi con total seguridad la 'ECO', destinada a híbridos, y eso puede abrir puertas de cara a futuras restricciones de tráfico a la hora de acceder a las ciudades.

circuito por efecto del calor, al hervir antes de lo esperado, el sistema pierde eficacia. En cualquier caso te recomendamos que pases lo antes posible por el taller.

CONSULTAS RÁPIDAS

LA NUEVA TRACCIÓN QUATTRO ULTRA ¿ES NUEVA?

Antonio Ruiz

Es una buena observación, pero en realidad no se trata de lo mismo. La nueva tracción quattro Ultra de Audi prescinde del diferencial Torsen en favor de un embrague multidisco que se encarga de enviar tracción al eje trasero cuando realmente es necesario. Hasta ahora la tracción quattro actúa en ambos ejes de manera constante,

pero con esta evolución lo que se pretende es reducir el consumo sin ceder eficacia en cuanto a dinámica. Y eso se logra gracias a un tecnología predictiva capaz de analizar y actuar prácticamente en tiempo real. Como bien dices, esto ya existía en los Audi con motores transversales, como el A1 o el A3, pero el sistema Haldex de estos vehículos no resulta tan complejo y predictivo como el nuevo, que se irá extendiendo poco a poco.

POTENCIA O PAR ¿QUÉ ES MÁS IMPORTANTE?

Alfredo Vega

Las dos cosas son importantes, sin duda. La potencia aporta velocidad y aceleración, que son las cualidades más prestacionales de un vehículo, pero el par motor aporta la fuerza para comenzar el movimiento desde parado, subir pendientes o adelantar. Digamos que es lo que vamos a utilizar diariamente, mientras que la máxima potencia se aprovechará sólo en momentos puntuales.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ ME PODRÍA PASAR SI CONDUZCO UN VEHÍCULO CUANDO UN JUEZ ME HA RETIRADO EL CARNÉ?

Cuando se realice la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial, en ese caso estaremos cometiendo un delito castigado en el artículo 384 del Código Penal con las penas de prisión de tres a seis meses o con multa de 12 a 24 meses. Cuando hablamos de días, multa significa que el juez puede fijar una cuota diaria que, aunque por ley va de 2 a 400 euros al día, en la práctica suelen fijar en una cantidad que oscila entre los 6 y los 12 euros diarios, atendiendo a la capacidad económica del condenado al pago, por lo que en esta situación será muy conveniente aportar a su abogado experto en este tipo de juicios pruebas que demuestren la falta de recursos, de ser este el caso. A mayores ingresos o mayor capacidad económica, mayor será la multa. Estas mismas penas se impondrán al que conduzca un vehículo a motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, y a la persona que conduzca un vehículo a motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca el permiso o la licencia de conducción.

BUENA PREGUNTA

EL TIEMPO MÁXIMO SERÍA DE HASTA CINCO AÑOS

Tengo un juicio por alcoholemia. ¿Por cuánto tiempo como máximo me pueden quitar el carné de conducir?

RESPUESTA

Conducir bajo los efectos del alcohol poniendo en peligro la seguridad del tráfico está castigado penalmente como delito en el artículo 379 del Código Penal, con las penas de prisión de tres a seis meses, o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 80 días, y en todo caso, con la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta cuatro años. En función de las circunstancias concurrentes, de la gravedad de los hechos enjuiciados, si el conductor es reincidente por haber sido condenado anteriormente por otro delito contra la seguridad del tráfico o bien cuando concurren en su acción una o dos circunstancias agravantes y ninguna atenuante, en tal caso aplicando las reglas para determinar las penas que establece el artículo 66.3 del Código Penal, el juez podrá imponer una pena de retirada del carné desde dos años, seis meses y un día hasta cuatro años. Pero cuando concurren más de dos agravantes y ninguna atenuante, en tal caso nos podríamos enfrentar a

una pena de retirada del carné de cuatro a cinco años, la pena superior en grado en su mitad inferior.

Por otro lado parece poco probable que en este tipo de delitos puedan concurrir más de dos agravantes, si tenemos en cuenta la enumeración de las circunstancias agravantes que existen actualmente en nuestro Derecho Penal, que según el artículo 22 del Código Penal son: ejecutar el hecho con alevosía, mediante disfraz, abuso de superioridad, aprovechando las circunstancias de lugar, tiempo o auxilio de otras personas que debiliten la defensa del ofendido o faciliten la impunidad del delincuente, ejecutar el hecho mediante precio, recompensa o promesa, cometer el delito por motivos racistas, antisemitistas u otra clase de discriminación, aumentar deliberadamente e inhumanamente el sufrimiento de la víctima, obrar con abuso de confianza, prevalerse del carácter público que tenga el culpable o ser reincidente



¿Es obligatorio acudir con abogado a un juicio por alcoholemia?

RESPUESTA

Aunque queramos pactar una pena mínima reconociendo la autoría de los hechos imputados, la Ley nos obliga a acudir al acto del juicio asistidos de letrado. Si nos negamos a designar un abogado de nuestra elección, en todo caso nos lo nombrarán de oficio pues la Ley impone esta obligación legal en el artículo 118.3 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal cuando dispone: «Para actuar en el proceso, las personas investigadas deberán ser representadas por procurador y defensas por abogado, designándoseles de oficio cuando no los hubiesen nombrado por sí mismos y lo solicitaren, y en todo caso, cuando no tuvieran aptitud legal para hacerlo. Si no hubiesen designado procurador o abogado, se les requerirá para que lo hagan o se les nombrará de oficio si, requeridos, no los nombrasen cuando la causa llegue a estado en que se necesite el consejo de aquellos o haya de intentar algún recurso que hiciese indispensable su actuación».

El abogado de oficio que nos asignen sólo será gratuito en el caso de que nos reconozcan el beneficio de justicia gratuita. Para ello no podemos superar los límites económicos que prevé el artículo 3 de la Ley de Asistencia Jurídica Gratuita, que establece: «Se reconocerá el derecho de asistencia jurídica gratuita a aquellas personas físicas que careciendo de patrimonio suficiente cuenten con unos recursos e ingresos económicos brutos que no superen los siguientes umbrales: a) Dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples vigente en el momento de efectuar la solicitud cuando se trate de personas no integradas en ninguna unidad familiar (12.780,26 euros). b) Dos veces y media el indicador público de renta cuando se trate de personas integradas en alguna de las modalidades de unidad familiar con menos de cuatro miembros (15.975,33 euros). c) El triple de dicho indicador cuando se trate de unidades familiares integradas por cuatro o más miembros o que tengan reconocida su condición de familia numerosa de acuerdo con la normativa vigente (19.170,39 euros)».

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Renault Espace V6, para viajar en otro nivel

La segunda generación del Renault Espace contaba con una variante de motor V6 que probábamos esta semana. Un coche pensado para viajar a todo confort.

El editorial de esta semana reflejaba una mala noticia para el sector del automóvil, porque la armonización de impuestos con Europa se saldaba con

la creación del impuesto de matriculación, cuya desaparición se sigue reclamando desde entonces.

También esta revista centraba su aten-



ción en la edición recién concluida del Salón del Automóvil de Barcelona, a la que dedicábamos un suplemento especial con todas las novedades que allí se habían presentado.

La prueba de la semana tenía como protagonista al Renault Espace V6. El inventor del concepto monovolumen se había renovado por completo y la nueva generación contaba con una

variante V6 de 153 caballos de potencia. Sus virtudes más destacadas, un gran comportamiento y una habitabilidad inigualable. Y a mejorar, el consumo y el puesto de conducción.

Nuestro querido José Luis Aznar viajaba aquel año a la Mille Miglia y nos dejaba un reportaje gráfico espectacular sobre la carrera italiana; una reunión de clásicos única en el mundo.



LA PORTADA

Nº 395

FECHA

18-5-1991

HABLAMOS DE

El Salón de Barcelona, con el suplemento de 50 páginas que publicábamos con todas sus novedades, era la principal imagen de la portada. Junto a esto, la prueba del Renault Espace V6 y dos pruebas deportivas: el GP de España de Motos y el GP de Mónaco de Fórmula 1.



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

Novedades fin de siglo

Repasábamos las tendencias en las que trabajaban los fabricantes de automóviles, y con ese repaso mostrábamos esta semana las novedades para acabar el siglo XX.

Esta semana, en Motor16 nos poníamos en 'modo futuro' y desvelábamos algunos de los proyectos en los que las marcas estaban trabajando. Fotos espía, bocetos, redise-

ños... novedades para acabar el siglo. Algunas de ellas se quedaron en simples ideas y otras se convirtieron en coches reales, pero entre todas se muestra lo que 'pensaba' la in-



dustria a principios de los años 90.

Novedad en nuestras páginas era un original coupé de Mazda, el MX-3, que iba a llegar en noviembre a nuestro mercado y que nosotros ya habíamos podido conducir.

Las pruebas de la semana estaban protagonizadas por una berlina alemana de lujo y un robusto todoterreno japonés. El Mercedes 500 E era un 'encantador discreto'.

De él -326 caballos y más de 13 millones de pesetas- nos gustaba su comportamiento y las prestaciones; pero nos parecía muy caro y tenía un cambio de manejo mejorable.

El Isuzu Trooper 2.8 Turbo era un poderoso TT -no hay más que ver la foto de la página 48 para comprobarlo- que destacaba por sus prestaciones y rendimiento del motor, pero que debía mejorar una dirección sensible.



LA PORTADA

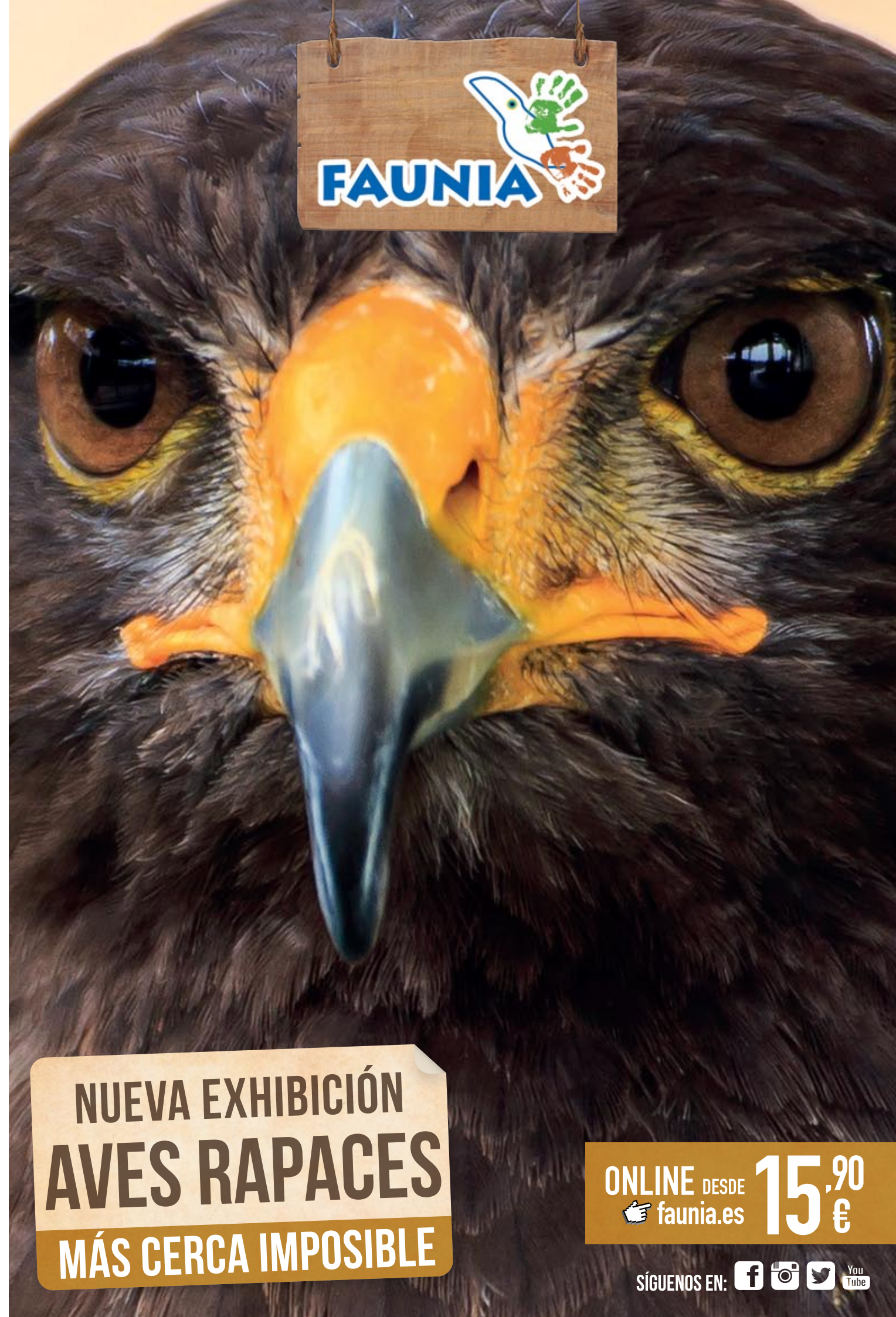
Nº 396

FECHA

25-5-1991

HABLAMOS DE

El avance de las novedades de futuro era el principal argumento de nuestra portada, con una serie de bocetos que marcaban tendencias. Junto a ellos, la prueba del Mercedes 500 E y la primera toma de contacto con un original coupé de Mazda: el MX-3.



NUEVA EXHIBICIÓN
AVES RAPACES
MÁS CERCA IMPOSIBLE

ONLINE DESDE faunia.es **15,90 €**

SÍGUENOS EN:



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

Gasolina + Eléctrico.
9 millones de conductores ya han unido lo mejor de cada mundo.



Prueba ahora la **Gama Toyota Auris** desde **15.750 €**
Únete a la marca líder en tecnología híbrida.
HÍBRIDO • GASOLINA • DIESEL



LLANTAS
DE ALEACIÓN 16"



CLIMATIZADOR
AUTOMÁTICO



BLUETOOTH®
AUDIO STREAMING



CÁMARA
TRASERA



SISTEMA MULTIMEDIA
TOYOTA TOUCH



CONTROL
DE CRUCERO



Y MUCHO
MÁS



Precio y equipamiento correspondientes al modelo Toyota Auris Gasolina 120T Active + Pack Senso. PVP recomendado: 15.750 €. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera y Plan PIVE-8 incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Modelo visualizado Toyota Auris Hybrid Fuel. Oferta válida hasta el 30/06/2016 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en www.toyota.es

Consumo medio (l/100 km): 4,8. Emisiones CO₂ (g/km): 112.

TOYOTA
HYBRID